LES ROUTES

DE

SEINE-ET-MARNE

AVANT 1789

NOTICE HISTORIQUE

PAR

A. HUGUES

ARCHIVISTE DE SEINE-ET-MARNE

OUVRAGE PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DU CONSEIL GÉNÉRAL

ACCOMPAGNÉ D'UNE CARTE DES VOIES ANCIENNES

MELUN

E. DROSNE, IMPRIMEUR BREVETÉ

En vente chez les principaux Libraires du Département et à la Librairie Picard, à Paris.

1897

LES ROUTES

DE SEINE-ET-MARNE

AVANT 1789

LES ROUTES

DE

SEINE-ET-MARNE

AVANT 1789

NOTICE HISTORIQUE

PAR

A. HUGUES

ARCHIVISTE DE SEINE-ET-MARNE

OUVRAGE PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DU CONSEIL GÉNÉRAL

ACCOMPAGNÉ D'UNE CARTE DES VOIES ANCIENNES

MELUN

E. DROSNE, IMPRIMEUR BREVETÉ

En vente chez les principaux Libraires du Département
et à la Librairie Picard, à Paris.

1897

PRÉFACE

Rechercher les origines des voies de communication, dont Seine-et-Marne s'enorgueillit aujourd'hui, déterminer l'époque et les motifs de leur création, ainsi que les divers modes adoptés pour atteindre ce but, tels sont les points principaux que j'ai essayé de fixer dans cette notice, à l'aide des documents conservés dans les Archives publiques de Paris et de la région.

Le réseau, que le département entretient avec un soin si jaloux, est antérieur, dans ses lignes essentielles, à l'époque contemporaine. Les populations de la contrée ont accompli la plupart de ces travaux, dans le cours des deux derniers siècles, au prix de charges écrasantes. Rappeler le souvenir de ces œuvres anonymes, devenues pour nous l'élément indispensable de l'activité économique et de la prospérité agricole, devient un acte de reconnaissance envers les générations disparues, qui les ont transmises. Cette pensée, plutôt que l'espoir d'y puiser des enseignements, a inspiré à l'Administration de Seine-et-Marne le désir de voir résumée l'histoire, sous l'ancien régime, des routes et des ponts, dont le budget absorbe aujourd'hui la majeure partie des ressources annuelles du département.

CHAPITRE PREMIER

§ I.

ÉPOQUE GALLO-ROMAINE ET DU MOYEN AGE

TRACÉS DES ROUTES ET ITINÉRAIRES

Personne ne peut songer à nier l'existence de chemins gaulois et de communications régulières entre les différents centres de peuples de la région, tels que ceux de l'antique Lutèce, de *Metiosedum* (Melun), de *Iatinum* (Meaux), de *Condate* (Montereau). L'étude des Commentaires de César suffit pour démontrer que nos aïeux étaient pourvus de chemins et de ponts, dont ils ont su habilement tirer parti pour défendre leur sol contre l'envahisseur. Mais ces routes n'ont pu laisser aucun vestige appréciable de nature à fixer la date approximative de leur création. Il est hors de doute qu'il n'a jamais existé en Gaule de viabilité générale solide, durable, autre que celle établie par les soldats romains et par les ingénieurs des temps modernes. Il serait donc téméraire de prétendre reconnaître comme antérieur à la conquête romaine « un chemin creux » et sinueux, qui n'est peut-être que de l'époque de Charlemagne ou même du moyen âge (1).

La structure des voies romaines, dans le nord de la

(1) E. Desjardins. *Géographie de la Gaule,* IV, 161.

France, ne permet d'établir aucune distinction à ce sujet on ne peut fournir que des éléments négligeables. On a reconnu ici l'absence du *statumen* et du *rudus*, c'est-à-dire de l'assise de pierres volumineuses fixées à plat sur un lit de maçonnerie, telles qu'on les retrouve dans le sud de la France et en Italie. Le défaut de règles fixes pour la région de la Brie ressort d'indications nombreuses relevées par la Commission de topographie des Gaules. Partout on a utilisé les matériaux locaux, en blocage parfois, en empierrement le plus souvent.

Dans les terres grasses et profondes de la Brie, ces voies ont été recouvertes, à travers les siècles, d'une épaisse couche d'argile, et plus tard, les grands travaux des XVIIe et XVIIIe siècles les ont complètement modifiées.

On ne saurait donc montrer trop de circonspection, avant de déclarer comme *romain* un ancien chemin, qui ne répond à aucune des voies décrites dans l'*Itinéraire d'Antonin*, sorte de tableau des distances des localités, à l'usage peut-être des généraux, ou dans la *Table de Peutinger*, carte géographique du IIIe siècle, qui indique un tracé assez arbitraire des routes et des fleuves (1), à moins toutefois qu'il ne soit jalonné par des constructions d'origine indéniable et par des localités, dont le nom ancien rappelle une étape, un relai ou bien une chaussée (*estrée*). Une autre preuve d'antiquité, d'une extrême importance, est le choix de certains chemins, vers le XIIe siècle, pour les délimitations paroissiales. Il y a une réelle présomption en faveur de l'antiquité de ceux adoptés pour remplir un tel rôle. De nombreuses routes de Seine-et-Marne présentent cette particularité.

A l'aide de ces éléments, corroborés par les Itinéraires du moyen âge, tels que ceux des voyages de Rome (2) et de Jérusalem (3), du XIVe siècle, ceux du duc de Bourgogne Philippe le Hardi, de « la *Guide des chemins de France*, » du XVIe siècle (4), et par les recherches de la grande *Commission de topographie des Gaules* sous le second Empire, nous avons

(1) Edition d'Ernest Desjardins, 1869. L'original est à la bibliothèque de Vienne.

(2) *Rec. des hist. de France*, t. 23, p. 331.

(3) *L'Itinéraire brugeois*, édité par Lelewel.

(4) Attribuée à Charles Estienne.

essayé de reconstituer l'ensemble du réseau ancien que les ingénieurs du XVIIIe et du XIXe siècles ont emprunté pour le restaurer et l'amener à ce degré de perfection, qui provoquait l'enthousiasme de l'anglais Young, à la veille de la Révolution, et que la génération actuelle considère comme l'auxiliaire indispensable de son activité économique.

* * *

La grande viabilité de la Gaule commence avec Auguste. Sous le gouvernement d'Agrippa, son légat, de 21 à 22 ans avant l'ère chrétienne, fut entreprise cette immense opération, mesure politique au premier chef.

Les *Meldes*, gratifiés par César du titre de *liberi*, dont *Jatinum* ou *Fixtuinum* (Meaux) était la capitale, avec *Calagum* (Chailly) et *Riobe* (Chateaubleau), comme villes principales, avaient comme voisins du sud les *Senones*, capitale *Agedincum* (Sens), dont *Meledunum* (Melun) était le dernier *oppidum* au nord, retranché dans l'île de Saint-Etienne. Ces peuplades, à proximité de la grande voie de *Lyon à Boulogne-sur-Mer*, ont dû à cette circonstance d'être favorisées dans la répartition des routes qui successivement se sont rattachées à cette artère. Autour de la Brie, en effet, trois centres constituent autant de *septemciaires*, ou étoiles de sept routes; celui de Sens, place de guerre de premier ordre, base d'attaque contre les cités du nord; ceux de Troyes et de Paris, cette dernière ville, centre du commerce sur la Seine (1). De ces trois sièges rayonnent sur notre territoire plusieurs lignes avec Meaux, Melun, Montereau, Chailly, comme villes secondaires. Meaux devient un *quadrivium* avec des voies sur Troyes, Paris, Senlis et Reims, Melun est aussi un carrefour uni à Paris, Chailly, Montereau, Orléans.

La *voie de Lyon à la Manche* gagnait-elle Boulogne par Chailly, Meaux, Senlis et Beauvais, selon la table de Peutinger, ou par Auxerre, Troyes et Reims, selon l'Itinéraire

(1) Voir la *Carte* des Tricasses, dressée par d'Arbois de Jubainville, 1858, et l'étude de Taillar sur le centre et le nord de la Gaule sous les Antonins, 1868.

d'Antonin, laissant ainsi la région des Meldes à sa gauche. Alex. Bertrand déclare difficile de trancher la question (1). Strabon indique la seconde direction comme la véritable (2). Quel que soit l'ordre de classement attribué à cette voie dans l'administration romaine, il est avéré que trois artères principales parcouraient Seine-et-Marne, du sud au nord. Diverses voies secondaires, les unissant entre elles, les raccordaient aux lignes des régions voisines. Les unes et les autres, après avoir été en usage dans le cours du moyen âge, sont devenues, à quelques exceptions près, des routes nationales et départementales modernes.

VOIES ROMAINES INDIQUÉES SUR LA TABLE ET L'ITINÉRAIRE

VOIE DE AUGUSTOMAGUS (SENLIS) A AUGUSTOBONA (TROYES)
par Meaux et Chailly-en-Brie.

Cette ligne ne figure pas sur l'Itinéraire d'Antonin; la table de Peutinger l'indique ainsi : Senlis, Meaux, Chailly, *Bibe*.

Jusqu'à Chailly, aucune hésitation n'est possible. La table de Peutinger mentionne 16 lieues entre Senlis et Meaux, et cette distance s'obtient très exactement par la forêt d'Ermenonville (3). Au-delà, la route passe au Plessis-Belleville, à Saint-Pathus, Chambry, Meaux, Coulomme (4), Saint-Blandin, Pommeuse, où elle franchit le Grand-Morin, Saint-Augustin; à cette station elle fait un angle droit sur Chailly (2). Tracé adopté sur la carte des Gaules du Ve siècle et confirmé par les vestiges romains découverts en 1862 à Chailly (cala, route), à Chambry, à Coulomme, emplacement probable d'une colonne milliaire, située à gauche de la route actuelle de

(1) *Les voies romaines en Gaule*. Revue arch., 1864.

(2) Strabon, IV.

(3) Graves, *Essai sur les voies romaines de l'Oise*.

(4) M. l'abbé Denis, dans son *Histoire de l'Agriculture de Seine-et-Marne*, indique Maisoncelles comme une station de cette route.

Coulommiers à Meaux, la voie ancienne sert presque constamment de limite communale (1).

« La Guide des chemins » porte le tracé suivant pour la dernière partie de cette route :

« Saint-Blandin, Pommeuse (passe le pont), Saint-Augustin, Coulommiers (au fond de la vallée, à main gauche), Chailly. »

De cette dernière localité à *Bibe*, une divergence d'opinions se produit, par suite de la double identification adoptée pour le lieu de *Bibe*. La Commission de topographie des Gaules, le fixant à Pont-sur-Seine, donne le tracé par Choisy-en-Brie, Chartronges, Augers, Louan.

Selon M. Longnon, *Bibe* doit être placé au pied du Mont Aimé, près Montmirail (2) et la voie romaine franchirait le Petit-Morin, au-delà du hameau d'Estrées, dont le vocable (strata) est dû à cette circonstance. En adoptant cette hypothèse, c'est par Saint-Rémy-la-Vanne (atelier monétaire mérovingien (3)) et par La Ferté-Gaucher que ce tracé de la voie romaine devrait être fixé. De Chailly à Saint-Rémy la voie constitue une limite communale.

« La Guide » s'exprime ainsi :

« à Jainville par Sezanne »

« . . . Chailly, Sainct-Remy (à main gauche), La Ferté-Gaucher, passe des hameaulx, Muneret (Meilleray), Trefon (Trefols). Act. chemin de g. c. 14. »

Telle est la route la plus communément suivie au moyen âge pour gagner Sézanne et Joinville.

Route d'Agedincum (Sens) à Augustomagus (Senlis) *par Riobe et Chailly.*

La divergence des données fournies par les deux documents de l'époque gallo-romaine, auxquels on doit recourir

(1) Ern. Desjardins, *Géographie de la Gaule.*

(2) *Dictionnaire topographique de la Marne,* page XXV.

(3) Tableau dressé par M. de Pontécoulant.

avant d'affirmer l'antiquité d'une voie, est aussi manifeste que pour la ligne précédente. Le chemin de Sens à Senlis par Chailly, mentionné sur la Table de Peutinger, ne figure pas sur l'Itinéraire. Mais les recherches effectuées sur le terrain par la Commission de géographie des Gaules permettent de confirmer la véracité de l'indication de la Table et de préciser le tracé de cette route. La difficulté première consistait à identifier la station de *Riobe*, attribuée à Provins, par Lapie, et au petit bourg d'*Orbies*, par Walckenaër (1); avec l'une ou l'autre de ces hypothèses, les distances marquées dans la Table de Peutinger, entre Riobe et les stations voisines, ne concordent plus. Si l'on adopte au contraire le lieu de Châteaubleau, toute différence cesse. Dans cette station, dont la position stratégique est indéniable, les vestiges romains abondent, tels que médailles, sépultures, théâtres, tandis qu'à Provins on n'en rencontre aucun (2).

Au-dessus de Châteaubleau et sur la même route se trouve le camp de Mirvaux (*Miravallata*), que d'anciens dictionnaires géographiques présentent en effet sous le nom de Mirvault, poste d'observation aux confins des pays Meldois, de ceux des Parisii et des Sénonais, établi probablement par Labiénus au moment de la prise de Meledunum, pendant la sixième campagne. D'autres preuves viennent confirmer le tracé par ces deux stations. La voie, ayant franchi la Seine à Jaulnes-lez-Bray, passe aux Ormes, délimitant les territoires de Paroy et de Jutigny, de Savins et de Sognolles, puis à Lizines, Maison-Rouge, Châteaubleau, Chailly, où elle rejoint la voie de Troyes à Senlis. Cette ancienne voie, appelée au moyen âge, le Grand-Paré ou Perré (petrosa, pierrée), et aujourd'hui route départementale des Ormes à Chailly, ne constitue pas seulement une délimitation communale et même cantonale, elle forme le point de partage de la Brie champenoise et de la Brie française.

(1) Les Orbies, Jouy-le-Châtel.

(2) De Pontécoulant. *Notice sur quelques antiquités du canton de Nangis*, 1864.

Voie d'Autessiodurum (Auxerre) a Rotomagus (Rouen)

par Montereau, Melun, Paris.

La Table de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin mentionnent l'une et l'autre cette route, sur l'existence de laquelle il ne peut s'élever aucun doute. Selon la Commission de topographie, la voie, après avoir côtoyé la rive gauche de l'Yonne, depuis Pont-sur-Yonne, traversait cette rivière à son confluent avec la Seine, à *Condate* (Montereau), placé d'après l'Itinéraire d'Antonin, à égale distance de Melun et de Sens (1). Sur la rive droite de la Seine, elle atteignait Valence, Le Châtelet, Sivry, Melun; toujours en ligne droite, à partir de cette localité, elle délimite les territoires de Cesson et Savigny-le-Temple, ceux de Moissy-Cramayel et de Réau, traverse Lieusaint et la forêt de Sénart pour atteindre Charenton et Paris. C'est la route nationale 5 dans toute son étendue.

« La Guide des chemins » du XVI[e] siècle n'indique aucun itinéraire de ce genre entre Paris et Sens. Ceux qu'elle donne ou laissent Melun, à gauche, ou adoptent la forêt de Fontainebleau.

« 1° A Sens.

« Le Pont Charenton, Villeneuve-Saint-Georges, Forest de Sénac, Loursaing, Melun (giste), les Haultes-Loges, les Basses-Loges (Fontainebleau à costé sur main dextre), Moret, Foussart, Villeneuve-la-Guyart, la Maladrerie de Chaulmont... Pont-sur-Yonne (passe le bac)... Sens. »

C'est l'ancienne route de Bourgogne, de la Table-du-Roi à Moret, abandonnée sous Henri IV.

« 2° A Montereau (par Saint-Germain-Laxis).

« Charenton, Créteil, Boissy, la vallée de Grosboys, Brye-Conte-Robert, Esvry, Limoges, Saint-Germain, Sivry, Chastelet, Valence, Montereau où fault Yonne. »

Cette route de Brie-Comte-Robert au Châtelet n'existe plus aujourd'hui.

(1) Paul Quesvers. *Les ponts de Montereau.*

« 3° A Sens, en temps d'hyver, le plus sec et le plus descouvert (par Essonne et Ponthierry). »

La voie se raccordait à la premiere près de Pringy. Dans deux de ces itinéraires, on le voit, Montereau est placé à droite du tracé, en faveur de Fossard.

Voie d'Orléans a Sens.

Cette route, appelée *le chemin de César*, rencontrait à Château-Landon la grande route de Lyon à Paris et se dirigeait sur Sens par Dordives et Braules.

VOIES ROMAINES, NON PORTÉES SUR LES ITINÉRAIRES, MAIS INDIQUÉES SUR LA CARTE DES GAULES

Paris a Montargis

par Milly et La Chapelle-la-Reine, avec embranchement sur Melun.

Labiénus, dans la IVe campagne contre les Gaulois, réunis sous les ordres de Camulogène, suit la rive gauche de la Seine de Sens à Paris, jusqu'au marais de l'Orge ou de l'Essonne. Arrêté par la rupture d'un pont et les retranchements des Gaulois, il revient en arriere pour franchir la Seine à Melun, sur un pont de bateaux improvisé, et marcher à la conquête de Lutece (1). Le but de sa campagne atteint, il s'empresse de rejoindre César à Sens, toujours par la rive gauche du fleuve. La rapidité de sa marche indique qu'il devait se trouver un chemin gaulois, parallele au cours de la riviere, peut-être en suivant les méandres, et mettant en communication les Senonès et les Parisii (2). Les Romains, comme ils ont dû fréquemment le faire apres la conquête,

(1) *Les Commentaires de César.*

(2) Dutilleux, *Les voies anciennes de l'Oise.*

ont détourné ce chemin et l'ont dirigé, à partir de Juvisy, sur les plateaux. Cette localité était une station importante, selon l'attestation des nombreux vestiges romains qu'on y a découverts (1). A Juvisy, la voie gagnait Villejuif, Rungis, Essonne, Milly. De ce point, la Commission de topographie des Gaules n'hésite pas à accepter l'existence d'une route, qui rejoignait au sud « *la voie de César,* » de Sens à Orléans, et passait à Noisy, La Chapelle-la-Reine, près Saint-Mathurin de Larchant, la Maison-Rouge et le *castrum* de Château-Landon.

A ce tronçon de Milly à Château-Landon, il est de toute évidence qu'il fallait un débouché vers le nord, par Essonne, selon toute vraisemblance. Le bien fondé de cette hypothèse est appuyé par divers documents. Le plus ancien, l'*Itinéraire brugeois* du XIVe siècle nous donne en effet le même tracé :

DE BRUGIS USQUE BOURGES EN BERRY, PAR PARISII, DIRECTE

(*Chemin direct de Bruges à Bourges par Paris*).

« Paris Villejuive, Sinesi (Juvisy), Corbeul (Corbeil), Cosance (Courance), Chapelle-la-Reine, Monthardiz (Montargis), Gheen (Gien). »

Cet itinéraire vers Lyon par le Bourbonnais est en effet des plus anciens; au moyen âge, il se nomme « *le grand chemin de Bourgogne.* »

« La Guide, » plus explicite, nous donne le nom de quelques-unes des stations intermédiaires :

« A Lyon, *le grand chemin.* »

« Villejuif, La Saulsaye, Ris, Essonne, Le Plessis, Dannemois, Corance, *laisse Milly à main dextre*, Noisy, La Chapelle-la-Reyne (le plus droict et qui veult pour meilleur logis), Saint-Mathurin de Larchant à main gauche, Vertault, le Pont Agasson (2) » (Château-Landon) .... Montargis.

La carte des Postes de 1632 se borne à décrire l'itinéraire

(1) Grégoire de Tours cite, en 582, l'existence d'un pont.
(2) Actuellement Pont-Gasson, sur le Fusain, au sud de Château-Landon.

par Essonne et Moret, mais le Catalogue général des Postes de 1636 donne en outre celui par l'ancienne voie romaine de Milly à Château-Landon. Les postes sont ainsi mentionnées :

« Villejuif. Juvisy. Avone (Essonne). Beauvais. Mily. La Chapelle. Vertou (Verteau). Bobligny (Bougligny). Préfontaine .... Montargis (1). »

« Le grand chemin de Lyon, » à mesure que l'importance de Fontainebleau, au XVIIe siècle, a grandi, s'est vu peu à peu délaissé au profit de l'itinéraire Moret, Fontainebleau, Essonne. Il n'est formé actuellement que d'une suite de chemins de circulation locale.

Voie de Melun a Chailly-en-Brie.

Cette voie romaine, appelée au moyen âge « le Perré, » après avoir traversé Melun, desservait l'antique station de Saint-Germain-Laxis et se dirigeait dans la direction de Rozoy (2). La Commission de topographie des Gaules n'élève aucun doute sur l'existence de ce chemin, mais en laisse le parcours indéterminé, à partir du territoire de Rozoy. Se dirigeait-il vers Chailly, par Mauperthuis, ou se raccordait-il à la ligne de Sézanne, près de Pommeuse et Saint-Blandin, par l'ancien chemin de Faremoutiers, itinéraire suivi de Rozoy à Meaux jusqu'en 1750 (3), et qui sert de limite entre les cantons de Coulommiers et de Rozoy? Cette dernière hypothèse semble plus acceptable.

Malesherbes a Nemours, *vers Sens*.

La Carte du Dépôt de la guerre mentionne sous la dénomination « *de chemin de Saint-Mathurin, ancienne voie romaine*, » une route de Chartres à Sens (4). La Commission

(1) Bibliot. nationale. Ms. fr. 6207.
(2) Voir l'étude de M. Leroy, sur Saint-Germain-Laxis.
(3) Arch. nationales. F[14] 199. Chemin de Rozoy à Meaux.
(4) Dutilleux. *Les voies anciennes de Seine-et-Oise*.

de topographie l'a arrêtée à Malesherbes, incertaine sur le tracé de la voie. Il est très probable qu'elle aboutissait au grand chemin de Lyon, près de Saint-Mathurin de Larchant, où elle déversait la foule des pèlerins du Maine et de l'Anjou (1).

Voie de Paris a Reims.

La Commission de topographie se borne à la diriger vers Reims, au-dessus de Chambry, avec un parcours indéterminé, mais les documents du moyen âge nous permettent, sur ce point encore, de préciser le tracé.

L'Itinéraire brugeois l'indique ainsi :

« De Reims jusqu'à Paris. »

« Sandalus (Gandelu), Lysy, *Mons-en-Brie*, Claye, Bondy. »

Si l'on identifie la localité de Mons avec le lieu actuel de Monthyon (2), situé au-dessus de Chambry, le tracé susdit se trouve ratifié, d'autant plus que l'Itinéraire du XVIe siècle vient confirmer cette hypothèse. « La Guide » s'exprime en effet en ces termes :

« A Reims le plus droict. »

« Pentin, Bondiz, Livry, Villeparisis, Claye-en-France, *prend chemin à gauche, près la Maladrerie*, Villeroye, Le Guay-à-Tresmes, Lisy, Coulom, Gandelu. »

Philippe-le-Hardi, au XIVe siècle, venant de Reims, prend, il est vrai, la direction de Meaux, mais dans l'intention de suivre « le chemin de Lagny » vers Chelles.

4 oct. 1368 dîne à Gandelu, gîte à Lizy.
5 — — à Meaux, — à Lagny.
6 — — à Chelles, — à Coutlans.
7 — — à Paris.

C'est donc par Barcy et le Gué-à-Tresmes que l'on doit, selon toute vraisemblance, fixer la route romaine, la plus directe, de Paris à Reims. Cette ligne est en effet plus courte de dix mille que la voie par Senlis.

(1) E. Thoison, *Saint-Mathurin-de-Larchant.*
(2) L'éditeur Lelewel l'identifie avec Meaux.

Cette seconde route a été adoptée par MM. Ern. Desjardins et Longnon, après la découverte, en 1877, de la borne milliaire du cimetière Saint-Marcel, à Paris, dont l'inscription A. CIV. PAR. R. CV. se traduit par : *De la cité de Paris à Reims, 105 mille pas* (1).

Se basant sur l'appréciation des distances entre Paris à Reims, M. Longnon fixe le tracé de la route par Moussy-le-Neuf, Longperrier, Villers-Cotterets, Chennevières, à gauche de la route actuelle de Paris à Soissons.

Ce tracé diffère du second itinéraire du Guide brugeois, par Lésignen et Dammartin (voir plus loin).

Voies anciennes ne figurant ni sur les Itinéraires ni sur la Carte des Gaules.

Pendant une période assez longue, jusqu'à la fin de la dynastie mérovingienne, les routes précédentes et quelques autres, que nous allons mentionner, ont suffi largement aux populations de la Brie.

L'effondrement de l'empire romain et l'invasion des barbares ont été accompagnés, dans le nord de la Gaule surtout, d'une anarchie et d'un état de guerre tels que, loin d'entreprendre l'ouverture de voies nouvelles, on a abandonné à la ruine les admirables chaussées romaines.

Ces voies d'ailleurs parcouraient une région, dont l'état physique ressemblait fort peu à celui de l'époque moderne. Le pays devait avoir sensiblement la physionomie de ces cantons de Normandie, du Poitou, désignés sous le nom de Bocage (2). Les Meldes étaient séparés des Carnutes par les immenses forêts de Biere et de Montargis, à travers lesquelles César dut opérer sa marche, quand il se dirigea sur Orléans.

De Melun à Paris la région était boisée (3). Plus au nord, un canton forestier, la *Gohelle*, rappelle par son nom (*gau*,

(1) Ern. Desjardins. *Géographie de la Gaule*, IV. Rapport de M. Longnon à l'Académie des inscriptions, du 9 juillet 1880.

(2) Maury. *Les forêts de la France*.

(3) Sous Henri II, la forêt s'étendait encore des portes de Melun au port de Charenton. Saint-Yon. *Ord. des eaux et forêts*, 84.

bois), les produits primitifs de son territoire. C'est sous la première et la deuxième dynastie que les démembrements commencent, au fur et à mesure de la formation de nouveaux centres, qui appellent l'ouverture de lignes de communications entre eux. Les fondations de monastères se multiplient, et précisément dans des sites sauvages ou des lieux dévastés par la guerre. C'est au VII[e] siècle que se forment les abbayes d'hommes de Saint-Séverin, à Château-Landon, de Rebais, de Saint-Pierre de Lagny, de Saint-Fiacre, de Saint-Faron de Meaux, de Saint-Père de Melun; et les abbayes de femmes de Chelles, Faremoutiers, Jouarre, Champeaux. Les rois francs, dès le VI[e] siècle, fixent leurs diverses résidences et villas à Chelles, à Nanteuil-le-Haudoin, à La Grande-Paroisse et surtout à Château-Landon.

Dans la vie de Saint-Fiacre, on voit que les hauteurs de la Brie, sur lesquelles se retira ce solitaire, étaient couvertes d'une épaisse forêt qu'il défricha en partie (1). C'est actuellement un des cantons les plus fertiles de l'arrondissement de Meaux. Cette forêt se rattachait par celle du Mans et les bois de Meaux à la forêt de Jouarre. Le moine Richer s'y perdit, se rendant de Reims à Chartres (2).

Selon le polyptyque d'Irminon, la forêt de Bière était la plus importante de l'Ile-de-France; se rattachant à celle d'Esmans, elle entourait cette dernière localité sur quatre lieues à la ronde. Le défrichement du pays de Bière est antérieur au XI[e] siècle. De larges clairières avaient été pratiquées où se construisirent des villes. Nemours (*Nemoratum*) doit son nom à la forêt qui l'environnait et les Comptes de Saint-Louis mentionnent deux bois distincts, la Venda Dianæ sylvæ et le bois Chapois, ou la forêt de Dian et le bois Chapuis, près Machaut (3).

La forêt de Brie s'étendait originairement du Grand-Morin à la rivière d'Yères, et de l'Aubetin au ruisseau du Bréjon. Au XIII[e] siècle, de nombreuses paroisses sont prises à son préjudice.

(1) Bollandistes, XX, 606.
(2) Richer. Hist. IV, 50.
(3) Maury. *Les forêts de la France.*

C'est donc au milieu d'une immense contrée forestière que rayonnent les voies romaines, lorsque, vers la fin de la seconde dynastie, la circulation et l'activité locales reçoivent une nouvelle impulsion par les foires de Champagne et de Brie et par les pèlerinages à Saint-Fiacre, à Saint-Mathurin de Larchant, à Notre-Dame de Liesse (1) et de l'Épine (2). Ainsi, en 1230, Adam de Dontilly fait condamner l'abbé de Preuilly à percer un chemin large de deux charrettes à travers la forêt pour faciliter le parcours de la procession que les paroisses du Montois étaient tenues de faire à Notre-Dame de Preuilly (3). On a peine à se faire une idée de l'intensité du mouvement des pèlerinages, qui, au moyen âge, poussait les foules à aller vénérer les reliques des saints. On venait au sanctuaire Saint-Mathurin du fond de l'Anjou. Les pèlerins, pour se prémunir contre les dangers de la route, voyageaient en groupe et se munissaient de sauf-conduits, sans lesquels on ne pouvait voyager hors de sa province, même hors de sa ville. Les Anglais, maîtres de la région en 1434, les font payer à beaux deniers comptants. Les registres du receveur du scel du duc de Bedfort offrent la mention suivante : « ... De Guillemette la Bongrine et huit femmes en sa compagnie, pour un congié durant trois sepmaines, pour aler en pèlerinage à Sainct-Mathurin de Larchant, xvii s. vi d. (4) »

Le développement de certaines localités, grâce au commerce, de Lagny, de Provins, de Troyes, le mouvement remarquable imprimé à l'industrie et aux relations sociales par la révolution communale, rendirent surtout nécessaires le défrichement de grands espaces boisés, la création de nouvelles voies, l'élargissement des anciennes (5).

La plus grande entrave à la circulation provenait de la multiplicité des droits de *travers*, qui livraient les marchands à la discrétion des péagers (6). Pour y remédier et faciliter

(1) Arr. de Laon.

(2) Dép. de la Marne.

(3) Delettre. *Histoire du Montois*, 83.

(4) Eug. Thoison. *Saint-Mathurin de Larchant*, 86.

(5) L. Delisle. *Études sur les conditions de la classe agricole en Normandie au moyen âge*, p. 107.

(6) Lepaire. *Annales de Lagny*, 107.

l'accès des centres commerciaux on créa des *lettres de foires*, exemptant le porteur de tous droits de péage et lui assurant la protection des comtes de Champagne. On appelait « *conduit des foires* » le chemin consacré que devaient suivre les marchands pour s'y rendre (1). Du nord, par « *le chemin des Flandres ou de Bapaume*, » on gagnait les villes de la Brie et de Champagne, Lagny, Provins, Bar-sur-Aube, Troyes. Cette route se partageait à la Ferté-Milon en deux branches, dont l'une passait par Crépy, l'autre par Nanteuil-le-Haudoin. L'ancienne voie romaine par Saint-Pathus, conduisait les marchands à Meaux et à Lagny, et, par Chailly, dans la région de Provins. De Paris, on gagnait la Champagne par Naugis.

Dès l'an 1148, un fait frappant se présente de l'énergie déployée par les comtes de Champagne pour faire respecter les négociants dont la présence devenait la fortune des grands marchés. Garin, fils de Salon, vicomte de Sens, ayant attaqué et volé sur le chemin du roi, entre Sens et Bray, des changeurs de Vezelay, qui se rendaient aux foires de Provins, le comte Thibaut écrivit aussitôt à Suger, pour lui demander justice : « C'est pour moi un dommage et un affront... ce que Garin leur a pris vaut plus de 700 ll. (2) »

Quelle qu'ait été l'intensité du mouvement commercial à cette époque, les chemins restèrent peu nombreux et en mauvais état, fréquentés surtout par des gens à cheval. On se servait des voies fluviales pour le transport des marchandises.

Les routes principales, qui, en dehors de celles décrites dans les Itinéraires et dans la Carte des Gaules, ont été en usage au moyen âge, se réduisent aux suivantes :

Paris à Soissons, *par Dammartin.*

La Commission de topographie des Gaules fixe le tracé d'une voie romaine vers Soissons, par Louvre, La Chapelle-en-Serval et Senlis ; M. Longnon en indique une autre par Moussy-le-Neuf et Longpérier, lesquelles s'ajoutent à celle

(1) Bourquelot. *Les Foires de Champagne*, I, 325.

(2) D'Arbois de Jubainville. *Les Comtes de Champagne*. II. 386. D. Bouquet, XV. 503.

par Claye et Lizy. Un quatrième itinéraire a existé au moyen âge, d'après des témoignages irrécusables, celui de Dammartin.

1° L'Itinéraire brugeois le décrit ainsi :

« De Reims jusqu'à Paris par Soissons. »

« Jonceri (Jonchery), Fine (Fismes), Greyne (Braine), Soyssons, Pisteleu (Pisseleux), Lisengaen (Lévignen), Dammartin, Bourget, Paris. »

« La Guide

« à Villiers-Coste-Rez. »

« La Villette, Bourget, Pont-Yblon, Le Mesnil-Madame-Rance, Villeneuve-sous-Dampmartin, Dampmartin (repue), Chilly, Nantueil. »

La Carte des Postes de 1632 porte aussi ce tracé pour la ligne de Soissons, ainsi que le Catalogue de 1636.

La première indique les postes suivantes :

Le Bourget, Griches, Dammartin, Nanteuil, Gondreville, Villers-Cotterets, Vertefeuille, Soissons.

De ces données, il résulte que l'Itinéraire de Soissons par Dammartin semble avoir été communément suivi au moyen âge, en attendant qu'il soit devenu le plus important à l'époque moderne.

Paris a Chateau-Thierry, *par Meaux.*

Deux voies anciennes semblent avoir existé de Paris à Meaux, l'une appelée « le chemin des Postes, » passant au dessous de Trilbardou et à Fresnes, l'autre « grand chemin de Saint-Denis » par Neuilly, Gournay, Chelles, Lagny, Lesches et Trilbardou (1).

Ces deux routes remontent à une époque très reculée l'une et l'autre, mais l'antiquité des localités situées sur la seconde inclinerait à considérer celle-ci comme antérieure. C'est par la vallée de l'Ourcq, et ensuite par celle de la Marne, à Trilbardou, que se fait au IX[e] siècle, après l'invasion des Normands, la translation solennelle à Paris de la châsse de

(1) L'abbé Denis, *Histoire de l'agriculture en Seine-et-Marne.*

sainte Geneviève, qui avait reçu asile à Marigny (Aisne) (1). Nous avons vu plus haut quel était l'Itinéraire, au XIV[e] siècle, de Philippe-le-Hardi.

« La Guide » mentionne également ces deux routes :

« A Meaulx » :

Peutin, 1 lieue, Villeparisis, 2 lieues, Bondy, 2 lieues, abbaye de Livry, Claye, 2 lieues (repue), Meaulx, 4 lieues (giste).

« Autre chemin plus plaisant, mais plus long » :

La Pissotte, Gournay (laisse à main dextre), Laigny-sur-Marne (repue), Trillebardou, Meaulx (giste).

Ces deux lignes étaient unies entre elles par la route de Lagny à Annet, qui forme la limite communale de Pomponne et de Thorigny ; elle est escarpée et creusée profondément dans la colline, et reparaît sur les bords de la Marne avec le même caractère de chemin étroit et profond. Elle a servi jusqu'à la création de la route actuelle (2).

La route de Paris à Meaux se poursuivait au moyen âge dans la direction de Chateauthierry, avec l'itinéraire ci-contre :

« Peutin, Bondiz, *forest*, Livry, *abbaye*, *boys*, Villeparisis, boys, Claye-en-France (repue), Meaulx-sur-Marne (giste), Trilleport, passe le bac sur Marne, monte au boys, Saint-Jean-les-deux-Jumeaulx, *vallée*, Fay-sur-Marne, passe le bac sur Marne, La Ferté-au-Col (repue), Lusancy, Port-sur-Marne, passe bateau, *monte*, Merry Saint-Calixte, descend, Nantoy-sur-Marne (Nanteuil), *fault monter* (La Guide.) »

Un autre chemin, *sans bac*, existait pour les gens à cheval, par Saacy et Citry. Ce dernier tronçon, au début du XVII[e] siècle, est même devenu la route de poste.

Le Catalogue de 1636 indique les postes de Bondy, Villeparisis, Fresnes, Meaux, Saint-Jean-les-deux-Jumeaux, La Ferté-sous-Jouarre, Citry, Chésy, Chateauthierry. C'est seulement dans la seconde partie du XVIII[e] siècle que le

(1) Société d'archéol., 6[e] vol., p. LXIV.

(2) Lepaire, *Annales de Lagny*.

tracé de la grande route d'Allemagne s'est modifié par Montreuil-aux-Lions (1).

Paris a Chailly, *par Lagny*.

Cette voie, selon « La Guide des chemins » se détachait à Lagny de la route de Paris à Meaux, passait à Chessy, Conilly, Crécy « va selon les fossés et loge à La Chapelle, » Saint-Blandin, le pont de Pommeuse, Coulommiers, Chailly (voir plus haut le tracé de la voie de Chailly à Sézanne).

Meaux a Montmirail.

De Montmirail à Meaux existait-il une voie romaine ? Des probabilités sont en faveur de l'affirmative, mais en l'absence de témoignages péremptoires, nous nous bornons à énoncer le récit descriptif du voyage que fit en 1646 Dubuisson-Aubenay (2) : « De Troyes vous allez à Meaux par Montmirail... de Tigecourt à La Ferté-sous-Jouarre, passez à l'Epine et à Vieux-Maisons, de là à Bussière ; à la sortie de Bussière, cent pas de haut chemin ferré et pierré ressemblant romain, entre dans les blaids, une lieue au plus, en ressort 500 pas, puis s'y remet et s'y perd, et comme vous arrivez au bout de 2 lieues de Bussière à la descente à La Ferté-au-Col, vous trouvez ledit chemin, qui, quoyque creusé ne laisse pas d'avoir quelque chose de romain et se rend tout à fait droit à Condé (Condetz), où nous le reprendrons bientôt.

« *La Ferté-au-Col* — passez la rivière de Marne, qui borde la Brye, sur un pont de bois, et entrez par un premier pont en la ville, et poursuivant, vous passez par un deuxième pont de bois, dit pont de la ville. »

La description du voyageur, qui a pour objet l'une des plus importantes voies du réseau de Seine-et-Marne, nous montre quel manque d'uniformité dans son parcours

(1) La carte de 1748 indique le tracé par Citry.

(2) Manuscrit de la bibliothèque Mazarine intitulé : *Itinerarium Meldæ, Briæ, Campaniæ.*

présentait une route dans la première partie du XVIIe siècle, c'est-à-dire, avant la restauration de la viabilité en France.

Melun a La Chapelle-la-Reine et a Orléans.

Cette ancienne voie, qui remonte à l'époque des premiers siècles, formait la continuation de la route de Coulommiers à Melun, mentionnée plus haut. A la sortie du pont de Melun, elle traversait la ville gallo-romaine et, à la Croix-Saint-Jacques, obliquait dans la direction de Genabum (Orléans), par Chailly, Arbonne, Achères, La Chapelle-la-Reine. Les débris antiques, trouvés en 1856, sur cette route, ainsi que le rappelle M. Leroy, dans son *Histoire de Melun*, ne permettent pas, malgré le silence de la Commission de topographie des Gaules, de mettre en doute l'existence de ce chemin, en usage durant tout le moyen âge (1).

Paris a Troyes

par Tournan et Provins, ou par Nangis et Bray.

Ces deux voies parallèles vers la Champagne, qui n'apparaissent dans aucun des documents de l'époque romaine et que la Commission de géographie n'a point admises dans ses diverses hypothèses, figurent parmi les plus importants itinéraires du moyen âge. Il est probable que les relations commerciales déterminées entre la Champagne et l'Ile-de-France par les foires de Troyes et de Provins, ainsi que les liens politiques, qui unissaient la Champagne et la Brie, et plus tard celle-ci à la Couronne, ont provoqué l'ouverture de ces voies de communication. Divers documents facilitent la fixation d'un tracé, qui diffère assez peu de celui des deux voies actuelles.

1° Itinéraire par Provins. — Au XIIIe siècle, c'est la route suivie par les pèlerins de Rouen et de Paris, faisant le voyage de Rome (2).

(1) G. Leroy, *Hist. de Melun*, p. 57.
(2) *Hist. de France*, XXIII, 381.

« Chemin de Rome. »

« A Paris, à Saint-Mor, au bac de Chennevières, à la Quene-en-Brie, à Eurouer (Ozoir-la-Ferrière), à Tournant-en-Brie, à Fontenay, à Rozay, à Petit-Paris (1), à la Broche (La brosse) (2), à Provins, Sordun, Nogent-sur-Seine. » Le pèlerin continue par Dijon et la Suisse.

L'indication de la station du Petit-Paris prouve que, selon la tradition ancienne, le chemin conservait la ligne droite de Paris à Provins *par Pécy*, au lieu de la direction actuelle plus au nord *par Vaudoy*.

« L'Itinéraire brugeois » donne le choix au pèlerin vers la terre sainte entre deux voies : 1° par Brie-Comte-Robert et Provins.

« Paris, Brie, Guignes, Grand-Puys, Provins, Nogent, Troyes. »

2° Par Bray.

« Paris, Creteil, Brie-Comte-Robert, Nangiz, Bray, Troyes. »

Les deux routes, par Bray et par Provins, avec la variante de Nangis, sont également adoptées, au XIV[e] siècle, par le duc de Bourgogne.

Février 1366.	14	dîne	à Troyes,	soupe et gîte	à Marigny.
—	15	—	à Marigny,	—	à Bray.
—	16	—	à Nangis,	—	à Champeaux.
—	17	—	à Paris.		
Juin 1368.	15	gîte	à Provins.		
—	17	dîne	à Nangis,	gîte	à Champeaux.
—	18	—	à Corbeil,	—	à Paris.
—	25	—	à Paris,	—	à Brie.
—	26	—	à Grand-Puits,	—	à Provins.
—	27	—	à Perigny,	—	à Planey.

La variante par l'abbaye de Champeaux ne devait être probablement qu'un chemin de traverse ; comme tous ses contemporains, le duc voyageait à cheval.

Le 24 août 1368, venant de Troyes, il choisit l'itinéraire de Bray :

(1) Com. de Jouy-le-Châtel.

(2) Com. de Chenoise.

24 dîne à Trainel, gîte à Bray.
25 — à Grand-Puits, gîte à Brie.

Il semble qu'au XIVe siècle, la route par Rozoy, soit abandonnée en faveur de la direction par Nangis. Tel est aussi l'itinéraire conseillé par « La Guide des chemins. »

« A Provins. »

« Charenton, Boissy, la vallée de gros boys, *où jadis faisait dangereux passer*, Brye (repue), Suynes, Guigne (giste), Mormant, Grandpuits, la Bretauche, dit autrement la Maison Rouge, joignant le Chastel, Nangis (repue), il faut le laisser à main gauche, Rampillon, Velaine, Provins (giste), Saint-Ordin (Sourdun), forest, La queue au boys, Saint-Merian (Mériot), Nogent. »

En d'autres termes, nous voyons décrite, dès le XIIIe siècle, dans toute son étendue la route nationale actuelle 19; c'est aussi l'itinéraire porté sur la carte de 1706 pour la ligne de postes de Huningue.

Ces deux voies étaient unies à celle de Paris à Coulommiers par le chemin de Provins à Coulommiers sur Bannost (1), et par celui de Rozoy à Meaux sur Faremoutiers (2). Ce dernier forme la limite des cantons de Faremoutiers et de Rozoy.

Voie « de Chantemerle. »

Cette route, selon Delettre (3), mettait en communication la grande voie romaine de Jaulnes à Chailly, par Châteaubleau, avec les rives de l'Aube et de la Seine. Elle se rattachait au-dessus de Montereau à la route de Paris par Valence et Saint-Germain-Laxis, passait à Châtenay, Everly, d'où elle bifurquait sur Provins en passant près de Chalmaison, Tachy et Chalautre-la-Petite, aboutissait enfin, par la rive gauche de l'Aube au fort de Chantemerle (4). Hypothèse vraisemblable et conforme aux traditions des peuples guer-

(1) Daudet. *Guide des Chemins*. 1722.
(2) Arch. nationales. F^{14} 199.
(3) *Hist. du Montois*, 326.
(4) Com. de Badonvilliers (Aube).

riers anciens qui avaient l'habitude de confier au cours des fleuves leurs « impedimenta » et de les surveiller, en marchant sur des voies parallèles.



La caractéristique de ce réseau du moyen âge, dont la majeure partie a été adaptée aux exigences actuelles, est le tracé en ligne droite de la plupart des itinéraires. Nulle préoccupation d'avantager, comme aujourd'hui, telle localité au détriment d'une autre. L'importance des agglomérations de la contrée, celle de Provins mise à part, était minime et négligeable. Les modifications de la vie économique au XVIIIe siècle, s'ajoutant aussi à des difficultés de terrain, ont provoqué l'abandon de ces itinéraires sur divers points, tels que celui de Paris à Reims, par Claye et Villeroy, laissant Meaux à distance; celui de Paris à Montereau, par Saint-Germain-Laxis, à plusieurs kilomètres de Melun; celui de Paris à Sens par l'ancienne route de Bourgogne des Basses-Loges, à gauche de Fontainebleau; ceux de Rozoy à Provins, par Pécy, et de Rozoy à Meaux, par Faremoutiers, etc.

Des lieux, dont l'importance dépendait de leurs établissements religieux ou militaires, l'ont vue décroître progressivement: placés en dehors des nouvelles lignes de relations commerciales qui se créaient, Saint-Mathurin-de-Larchant, Château-Landon, Faremoutiers et d'autres ont assisté à l'abandon de leur itinéraire.

Mais, sauf quelques exceptions, l'ensemble du réseau créé sous la domination romaine, et augmenté de quelques voies nouvelles au moyen âge, est resté la base du nôtre. Les ingénieurs du XVIIIe siècle n'ont eu d'autre but que de le rétablir et de le perfectionner.

§ II.

SITUATION ET RÉGIME DES PONTS ET CHAUSSÉES JUSQU'A LA FIN DU XVIIe SIÈCLE.

Les voies stratégiques, dues au génie colonisateur de Rome, eussent été indestructibles, si le moyen âge les eût entretenues. Leur détérioration et disparition presque complète, sur certains points, sont la conséquence de l'anarchie, postérieure à la ruine de l'empire, et du régime de la féodalité qui, morcelant le territoire en une multitude de souverainetés, a fait perdre le besoin et l'usage des lignes de communication à grande distance. Les routes, construites durant les premiers siècles, disparurent à tel point qu'à la Renaissance les ingénieurs les côtoyèrent fréquemment sans se douter de leur existence. Ce qui advint pour la route d'Orléans à Sens (1). Les hommes de la féodalité, ne voyageant qu'à cheval et consommant sur place leurs denrées, n'éprouvaient pas le besoin de chemins commodes, ni pour eux, ni pour un commerce d'exportation ou d'importation qu'ils ne connaissaient point.

Néanmoins, des efforts sont tentés, aux diverses époques, dans la Champagne et la Brie, en vue de remédier au mauvais état de la viabilité, mais les ouvrages d'art, les chaussées sur quelques points difficiles et dans la traverse des villes, bénéficient seuls d'une restauration convenable. Les routes, en rase campagne, abandonnées à des détériorations de tout genre, forment tout au plus des itinéraires, jalonnés par des stations connues, que l'on est convenu de suivre. Situation imputable non à l'absence mais au détournement des ressources.

Les chemins du moyen âge devaient être entretenus sur le produit de péages, mode importé de Germanie; les Romains l'avaient aussi appliqué, et selon la tradition, à Chailly-en-Brie, lieu de croisement de deux grandes voies,

(1) Vignon. I. 5. *Les voies publiques.*

se percevait un péage, *pontalicum*, sous la surveillance d'un poste militaire (1). Les comtes de Champagne ayant conservé ces droits en divers endroits, aux carrefours notamment, les seigneurs particuliers s'empressèrent d'en exiger de semblables dans leurs domaines respectifs.

On couvrait les dépenses ordinaires au moyen d'un péage permanent, appelé *chaussée*. Si des frais extraordinaires devenaient indispensables, on recourait à des péages nouveaux et temporaires. A ce sujet, la ville de Meaux vit souvent l'accord troublé entre le comte de Champagne, l'évêque et le Chapitre.

L'archevêque de Sens, pris pour arbitre entre ces trois pouvoirs, convoque les parties à Bray, et elles se reconnaissent l'obligation, suivant l'ancienne coutume, en cas de réparations nécessaires aux chaussées et diverses voies de Meaux, de se concerter pour tendre des chaînes dans certaines rues et établir trois collecteurs chargés de recueillir un péage (2). Aussi, en 1263, reconnaissant l'urgence de certains travaux, ces autorités font placer au travers des rues et pour une période de six ans, des chaînes de fer mobiles que des préposés lèvent pour livrer passage, moyennant redevance (3).

Les péages étaient tantôt mis en régie, tantôt affermés. Blanche de Navarre, désireuse de rétablir ou de créer, en 1203, une chaussée pavée et 2 ponts à Baudement, route de Troyes à Sézanne et à Meaux, abandonne pour sept ans la jouissance du péage à trois entrepreneurs qui s'engagent pour leur part à payer une redevance annuelle de 10 ll. au Chapitre de Saint-Étienne de Troyes et à faire chaque année un septième de la chaussée. A Meaux, le système de la régie semble préféré. Pendant la réparation des rues de 1263, Thibaut, comte de Champagne, charge deux prudhommes de recevoir le produit des péages, après les avoir fait jurer de l'affecter loyalement aux travaux de voirie. Non content d'exiger ce serment, il établit un troisième prudhomme

(1) Michelin. *Essais historiques*, p. 1281.

(2) Cart. du Chapitre I. 201. Citation de M. Carro, dans son *Histoire de Meaux*, 110.

(2) D'Arbois de Jubainville. *Histoire des comtes de Champagne*. IV. 755.

devant qui les deux premiers auront chaque mois à rendre compte de la gestion des fonds. Ces prudhommes étaient administrateurs et comptables, non magistrats. S'il s'agissait de donner un alignement, on voyait intervenir l'autorité du comte (1).

Le droit féodal du péage, ~~établi par les~~ barbares, avait pris un tel développement que Charlemagne se vit contraint d'imposer aux bénéficiaires l'obligation de veiller à la sécurité des voyageurs et d'entretenir les routes et les ponts sur lesquels il se percevait (2). Obligation éludée trop souvent. La multiplication des droits devint même une des causes déterminantes de la décadence des foires de Champagne, par la désertion des marchands étrangers (3). En vain, l'ordonnance de 1363 de Charles V supprime les péages; l'application de cette prescription est exceptionnelle, car il est si facile de se créer un revenu, en percevant une redevance du voyageur, même sur des chemins, à l'état de sol naturel, comme étaient la plupart de ceux du moyen âge. L'ordonnance de Charles VI, dite *cabochienne*, vise le même but : « Est vrai que aucuns desdits seigneurs, qui au temps passé ont levé et fait lever en leurs terres, à tiltre onéreux et à charge de retenir et soutenir les ponts, ports, chemins et chaussées, *dont ils ne font rien.* » Elle les menace de voir saisis les deniers perçus. Les États généraux de 1484 expriment aussi des doléances sur l'état des routes : « En ce royaume, il y a plusieurs passages et chaussées pour l'entretien desquels sont payés coutumes, acquits, travers et péages et néanmoins lesdits ponts et chaussées sont en ruines. » Aussi, le service de la corvée féodale doit par stipulation expresse s'effectuer avec des chariots attelés de 16 et même de 24 bœufs.

Dans notre région, on assiste, à cette époque, à des efforts en vue de remédier à une telle situation. La route de Paris à Bâle par Nangis et Provins, *grande voirie* entretenue par les seigneurs, devient, en exécution d'un arrêt du Conseil du 17 juin 1421, chemin royal, et défense est enjointe aux

(1) D'Arbois de Jubainville. *Histoire des comtes de Champagne.* IV, 755.

(2) P. Quesvers. *Les Ponts de Montereau,* 44.

(3) Bourquelot. *Les Foires de Champagne.* I, 324.

seigneurs de percevoir les droits sur les passants. En 1553, dans le Montois, les péages sont supprimés sur la voie publique, mais les propriétaires restent chargés d'entretenir les chemins et sentiers vis-à-vis de leurs terres et de fournir les cotisations nécessaires pour l'entretien de la moitié du Peré et d'une partie de la grande voie de Chantemerle (1).

Chacun reconnaît de plus en plus la nécessité d'assurer la facilité des communications. Les moines de Preuilly font agrandir, en 1554, l'avenue de leur couvent au nord de la forêt; en 1572, le seigneur de Sigy élargit l'avenue du village au chemin de Bray (2). Les ordonnances émanant de l'autorité royale se multiplient; septembre 1535, les deniers des péages seront affectés aux réparations des ponts et chaussées; mai 1579, ordre aux baillis de saisir les droits de péage non employés. La royauté semble de plus en plus prendre en main la direction de la voirie, mais, en l'absence de ressources nettement assurées, son action reste limitée. Elle tend surtout à défendre le sol des routes contre les empiétements des riverains, astreints, en 1552, à planter des ormes le long des voies. Anticipations d'autant plus faciles que les routes ne sont pas bordées de fossés. De nombreuses prescriptions locales concernent cet objet. Le cartulaire de Lagny porte défense, en 1467, d'entreprendre sur la voie publique, sinon avec l'autorisation du procureur.

Néanmoins, même au XVI[e] siècle, la viabilité n'est vraiment assurée que dans l'intérieur des villes. Les riverains y sont chargés à leurs frais de construire et d'entretenir les chaussées. S'inspirant de cette obligation, énoncée dans un édit de janvier 1350, un arrêt du Conseil du 16 avril 1567, pour les finances, relatif au pavé de Fontainebleau, contraint « les propriétaires des maisons estans le long des rues déclarées par le rapport de Grandrémy de faire paver, chacun devant son logis, deux toises de largeur, le surplus aux dépens du roy (3). » Mais en dehors des villes, les grandes voies restent dans un état précaire, en quelques endroits insuffisantes pour

(1) Delettre, *Hist. du Montois.*
(2) *Ibid.*
(3) Bib. Nat. ms. fr. 16222, f° 54.

le passage d'une charrette, ailleurs larges de cent pieds, courant à droite et à gauche pour éviter les passages difficiles. On préférait d'ailleurs, les voyages à cheval, même dans des conditions peu confortables. Une vue panoramique de Melun, du XVIe siècle, montre M. et Mme de Rostaing, voyageant de compagnie sur la même monture (1).

Le besoin d'assurer les communications entre les provinces que le pouvoir central s'est ralliées successivement devient plus impérieux, à mesure que l'unité française s'effectue. La royauté cherche à se substituer aux seigneurs, au moins en ce qui concerne la surveillance administrative de l'ensemble des voies de communication. Une ordonnance d'octobre 1508 donne mission aux Trésoriers de France de visiter tous chemins et ponts. Néanmoins, l'organisation reste primitive. Sous François Ier, c'est un moine de Pontoise qui veille sur l'entretien des routes de la Généralité de Paris et règle le décompte des travaux sur le certificat des curés de campagne (2). Des doléances se font entendre aux Etats généraux de Blois, en 1560, les délégués de la ville de Provins demandent « que les seigneurs et gentilshommes, ayant droit de péage, soient tenus et contraints d'entretenir les grands chemins, ports et passages. » Doléances qui se renouvelleront longtemps encore.

Sous Henri IV, le progrès s'accentue; Sully reçoit le titre de *grand voyer* de France et veut constituer une véritable administration des travaux publics sous la direction de l'Etat.

Un arrêt de mars 1606 révoque toutes les commissions expédiées pour la réparation des routes, attendu les exactions auxquelles elles ont donné lieu (3); en janvier 1607, on réserve au Grand voyer la connaissance de toutes réclamations faites par les propriétaires riverains des grands chemins de France (4); en avril 1609, ordre est donné aux seigneurs jouissant d'un péage de réparer les chaussées dans un délai déterminé (5). Malheureusement, le ministre voit sa tâche

(1) Tableau conservé dans le cabinet du maire de la ville de Melun.

(2) Duclos. *Essai sur les ponts et chaussées.*

(3) N. Valois. *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat, sous Henri IV.* II, n° 10135.

(4) *Ibid.*, n° 10,726.

(5) *Ibid.*, n° 13,566.

interrompue par la disparition du souverain. Les troubles de la Fronde détruisent son œuvre et du crédit de 3.594.527 ll., en 1808, les ressources consacrées aux travaux publics tombent à 100.000 ll. pendant cette triste période (1).

Sully avait essayé lui aussi de s'opposer aux anticipations des riverains et, dans ce but, ordonné la plantation le long des grandes routes d'ormes, qui sont restés longtemps connus sous le nom de *rosnys*. Ces plantations ne formaient pas toutefois des barrières infranchissables et une sentence du prévôt de Château-Landon, du 29 mai 1628, « pour le rétablissement du grand chemin de Paris à Lyon, » nous fait connaître l'urgence qui existait de protéger les routes de bordures et de fossés et ainsi les champs des riverains. Plusieurs habitants sont condamnés à rétablir chacun, au droit de soi, le grand chemin, mais un nommé Jacques Certier fait appel de la procédure et nie avoir fait aucune entreprise sur le sol de la route ; « au contraire, il y a souffert de grande perte et dommage au moyen de ce que les charrues et harnais et hommes, tant de pied que de cheval, passent à travers de sa terre qui est ensemencée, par la faulte des propriétaires des terres, qui aboutissent au chemin de Château-Landon à Mondreville, et ont laissé l'entrée du nouveau chemin faulte de réserver les fossés (2). » On n'hésitait pas en effet à traverser des terres en culture pour éviter une partie de chaussée défoncée.

La centralisation du service des routes ne devient définitive que sous Colbert. Ne trouvant pas dans les Trésoriers de France la docilité et le zèle désirables, il leur retire la partie administrative pour la confier aux Intendants. « Le mauvais état des routes, dit-il dans une ordonnance de 1664, empêche notablement le transport des marchandises, et les Intendants sont invités à y apporter les améliorations désirables. » Il ajoute : « Les avantages d'un réseau de routes bien combiné sont incalculables. Instrument de force dans la guerre, il garantit la sécurité nationale (3). » L'architecte Bruand, remplacé en 1691 par le dominicain Romain, est commis pour

(1) Clement, *Corresp. de Colbert*, IV, CII.

(2) Arch. de S.-et-M. Série B. Prévôté de Château-Landon.

(3) Clement, *Corresp. de Colbert*, IV, CII.

faire les visites, dresser les devis des ouvrages. Les fonds de cette dépense sont compris annuellement dans l'*Etat du roi pour les ponts et chaussées*. Mais la dotation reste minime eu égard au chiffre des autres dépenses de l'Etat. De 1662 à 1683, la moyenne des dépenses des travaux publics pour la France est de 231,452 ll., d'une valeur double de celle actuelle ; de 1683 à 1700, elle s'élève à 771,000 ll.

A la fin du règne de Louis XIII, en 1640, la Généralité de Paris était taxée à 176,000 ll. pour les impôts relatifs aux ponts et chaussées (les Elections, formant le territoire de Seine-et-Marne, à 46,018 ll., alors que la dépense pour la réparation des routes et ponts ne s'élevait qu'à 10,000 ll. environ). Entre autres articles (1) :

« Pour les ouvrages de pavé et maçonnerie sur le grand chemin de Paris à Meaux, 600 ll.

« Pour la continuation des ouvrages à faire de Paris à Melun, par Montgeron, 900 ll.

« Pour la continuation des ouvrages à faire de Paris à Melun au grand chemin de Lagny, 600 ll.

« Grand chemin de Paris à Fontainebleau, etc., 900 ll.

L'état ne mentionne aucune dépense de 1641 à 1643, et en 1644, les frais ne s'élèvent pas à plus de 20,000 ll. (2).

« Pour les ouvrages de pavé, de Villeneuve à Corbeil, grand chemin de Bourgogne, par Fontainebleau, 8,000 ll.

« Chemin de Paris à Meaux passant par Annet, 1,700 ll.

« Grand chemin de Paris à Melun par Montgeron, 400 ll.

« Réparations au pont de Couilly, 800 ll.

« Grand chemin de Picardie au Bourget et à Dammartin, 1,000 ll.

L'impôt relatif à la voirie, de 1647 à 1656, époque de la Fronde, s'élève, pour la France entière, à 700,000 ll. environ ; mais *aucune dépense* ne figure dans l'état pour la Généralité de Paris et pour les autres elle est minime. Ce n'est qu'en 1670 que les travaux semblent reprendre pour la Généralité.

(1) Bibl. nationale. Nouv. acq. fr., f° 51-70, 166.
(2) *Ibid.*, f° 132.

« Rétablissement du pavé de Nemours, 8.000 ll.

« A compte des ouvrages à faire pour réparer le chemin de Meaux à Paris, 10.000 ll.

« Chemin de Paris à Lagny, parfait payement, 1,400 ll. (1).

Enfin, en 1700, l'imposition pour les ponts et chaussées, sur la Généralité de Paris, atteint 273.550 ll. et la dépense seulement 80.878 (2).

« Pour la continuation des ouvrages sur le grand chemin de Paris en Allemagne au-delà de Claye, 2,000 ll.

« Pour les ouvrages de pavé neuf de grès ou de caillou les plus pressés à faire au-delà des bois de Claye, 3.000 ll.

« Id., au-dessus de Ponthierry, chemin de Paris à Fontainebleau, 1.000 ll.

« Id., chemin de Brie en Champagne par Ozoir, 2.600 ll.

« Id., grand chemin de Bourgogne, au haut de la montagne de Montereau, 4,000 ll.

Ces modestes crédits, réservés en général aux grandes routes, restaient évidemment incapables d'assurer une bonne viabilité, d'autant plus que le recours à la corvée, sous Louis XIV, était exceptionnel, Colbert s'étant toujours opposé à ce qu'il devînt une règle. On a reproché à ce ministre l'attention particulière qu'il donnait aux chemins par où devait passer le roi, les corvées requises, les bois coupés, mais ce qu'il faut admirer, c'est la persistance de ses recommandations aux Intendants pour l'entretien des routes, pour le choix d'entrepreneurs solvables, afin que « les ouvrages soient bons, et si c'était possible, éternels (3). »

On ne peut signaler, durant le XVIIe siecle, d'autres créations de routes en France que des voies militaires établies dans les Cévennes, les Alpes et l'Alsace. Dans notre région, la route d'Allemagne, route stratégique de premier ordre, pour gagner le Rhin, semble avoir été l'objet de travaux de

(1) Bibl. nationale. Nouv. acq. fr., f°s 51-78, 166.

(2) Extrait des registres des fonds des Ponts et Chaussées de France, bibl. de l'Ecole des Ponts et chaussées, ms. 260, f° 121.

Cité par de Boislisle. *Mémoire des Intendants*. Appendice.

(3) Clément. *Corresp. de Colbert*, IV, CIX.

restauration assez suivis. Quelques chemins sont aussi ouverts dans le Montois, et les habitants de Donnemarie essaient de s'opposer à cette entreprise, qui leur semble faciliter l'arrivée jusqu'à eux des gens de guerre. Il faut la présence de la troupe pour contraindre les habitants à acquitter les corvées (1).

Dans la répartition des ressources, la Généralité de Paris est encore la mieux partagée, en raison même de la résidence dans cette région de la plupart des grandes familles de l'époque (2), faveur que Boulainvilliers a critiquée sévèrement. Cependant le résultat nous apparaît bien modeste et les efforts de Colbert et de ses successeurs semblent tout au plus avoir préservé d'une ruine complète les ouvrages d'art et les chaussées construites sur des points difficiles. Bien que Madame de Sévigné s'extasie « sur ces belles routes qui changent les voyages en promenade (3) » et que des carrosses partent de Paris pour toutes les parties de la France, à la fin du XVIIe siècle, le témoignage de l'Intendant de la Généralité de Paris et du subdélégué de Provins, en 1698, semble prouver que le célèbre écrivain avait l'enthousiasme facile :

« Le grand chemin de Paris à Melun, par Villeneuve-Saint-Georges, dit le premier, est impraticable une partie de l'année (4). Il serait besoin de faire travailler sur le chemin de Corbeil à Melun, qui est très mauvais.

« Les grands chemins qui conduisent de Coulommiers à Meaux et à Provins sont très mauvais; les abords de Coulommiers sont impraticables la moitié de l'année.

« Le chemin de Provins à Bray est très mauvais presque en tout temps; il serait bien désirable de le rendre praticable parce qu'il sert au commerce de la Brie avec la Bourgogne. La chaussée des Ormes à Bray est entièrement rompue (5). »

(1) Delestre. *Histoire du Montois.*

(2) De Boislisle. *Mémoire des Intendants*, 353.

(3) Voyage de la Charité à Nevers. Lettre du 20 sept. 1687.

(4) Une requête des habitants de Melun de 1705 au Conseil d'Etat nous apprend que ce chemin avait été abandonné par le messager de Fontainebleau à Paris *(Note de M. Lhuillier)*.

(5) De Boislisle. *Mémoire des Intendants,* 361 et ss. En 1701, l'intendant, pour remédier à cette situation, demande l'interdiction pour les rouliers d'atteler plus de quatre chevaux à leurs voitures.

Quant aux voies de moindre importance, à la charge des seigneurs ou des communautés, les travaux d'entretien étaient sommaires, ainsi que le laisse entrevoir la transaction de 1613 entre le seigneur de Chailly et celui de la Trousse, « affin que la voye tendant du dict Fay à Melun puet estre plus commodément entretenue, servir au public, les bois y estans coupés (1). » Le contrat se borne à spécifier que la route sera coupée et tondue à 24 pieds, des bornes seront posées, sans aucune allusion à l'entretien de cette voie, ancienne chaussée romaine, qui devait être à cette époque une ligne de communication importante.

Quelques faits, confirmant les doléances exprimées plus haut, témoignent de l'état rudimentaire où se trouvaient, au début du XVIIIe siècle, non seulement les voies secondaires, mais aussi les routes de postes, ces dernières, les favorisées du réseau. Quand Marie Lézinscka vint en France, en 1725, pour épouser Louis XV, son carrosse s'embourba à une demi-lieue de Provins. Il fallut séjourner plus d'une heure sur la route pour la réparation des harnais. Le même accident se reproduisit un peu plus loin. Enfin, le carrosse de Sa Majesté s'embourba une troisième fois à une demi-lieue de Montereau, près du château de Montigny, de telle façon que les paysans des environs, requis pour la circonstance, ne purent le délivrer que le lendemain matin (2). Les incidents de ce premier voyage en France durent sembler à un esprit superstitieux d'un inquiétant augure. Sur la grande route de poste, de Paris à Dammartin, en 1701, l'évêque Bossuet reste à deux reprises en détresse, par suite de la rupture des roues de son carrosse, près de Roissy, et n'arrive à Paris qu'à la nuit (3). Il serait facile de multiplier de tels exemples, car, à cette époque encore, les grands chemins, sauf de rares exceptions, ne donnaient aucune idée d'une direction intelligente. « Sans tracé régulier, sans largeur normale et uniforme, livrés à des juridictions multiples, qui souvent se contrecarrent, ils étaient exposés aux usurpations des riverains et à toute espèce de

(1) Arch. de S.-et-M. E. 286.

(2) Le chevalier Daudet. *Journal historique du voyage de Mlle de Clermont.* Châlons, 1725, in-12.

(3) Ledieu. *Mémoires.* I. 249.

dégradations (1). » Toutefois, une notion à retenir, c'est que graduellement le service des travaux publics est devenu un service de l'Etat. Pour la première fois, en 1706, la liste des grandes routes figure sur l'Almanach royal. En Seine-et-Marne, celles de Paris à Lyon par Dijon, Paris à Lyon par Montargis, Paris à Strasbourg par Châlons, enfin Paris à Soissons, les seules quatre routes de poste.

En résumé, le soin des grandes voies publiques, à la fin du XVIIe siècle, centralisé et compris dans les dépenses ordinaires de l'Etat, a définitivement pris place dans l'administration française, mais c'est sous le règne de Louis XV, règne si lamentable à d'autres points de vue, que va s'accomplir l'œuvre de la véritable construction de nos routes, selon un plan déterminé et sous l'impulsion du corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

(1) Vignon, *Histoire des travaux publics en France*, I, 74.



CHAPITRE DEUXIÈME

CONSTRUCTION AU XVIIIe SIÈCLE DES GRANDES ROUTES, DES ROUTES DE CHASSE ET DES PONTS DE SEINE-ET-MARNE

§ I.

GRANDES ROUTES

Lorsque la Régence amena dans les Conseils un certain nombre de hauts personnages frappés de la nécessité des réformes et que le duc d'Orléans accorda une part du pouvoir à ses partisans, deux Conseils sur sept reçurent dans leurs attributions l'administration des voies publiques. Le marquis de Beringhem prit le titre de Directeur général des ponts et chaussées. Saint-Simon, parmi les nouveaux venus, émit son opinion au sujet de la voirie. « Je parlai, dit-il, de l'affreux état où l'on avait laissé tomber les chemins par tout le royaume, tandis que chaque Généralité payait de si grosses sommes pour leur réparation et entretien, et que, si on employait quelque chose, il en demeurait la moitié dans la poche des entrepreneurs, qui faisaient encore de très mauvais ouvrages et qui ne duraient rien, que cet article était de la dernière importance pour le commerce intérieur du royaume, qu'il interceptait totalement en beaucoup d'endroits...... »

De même qu'en 1789 le Tiers-État du bailliage de Nemours, Saint-Simon proposait d'employer les troupes, sous la conduite de leurs officiers et la direction des ingénieurs, à la restauration des chaussées. Il signalait aussi les virements de crédits, détournés de leur destination en faveur d'intérêts privés (1).

Telles étaient les préoccupations publiques au moment où l'essor commercial, après la crise de la fin du règne de Louis XIV, exigeait des voies de communication plus nombreuses et en meilleur état. Le XVIIIe siècle allait devenir la grande époque de la construction des routes et le règne de Louis XV devait assister à l'éclosion de travaux immenses et à la confection du réseau actuel, que le XIXe siècle n'a eu qu'à perfectionner et à restaurer, après la longue période de dépérissement de la Révolution à la fin de l'Empire.

Une ordonnance de 1705, point de départ de ces grandes opérations de voirie, arrête que désormais les routes seront tracées *du plus droit alignement ;* elle met en outre à la charge des riverains, auxquels un pareil tracé fera gagner du terrain, les dédommagements dus à ceux qui en perdent. Les accotements des chaussées pavées sont limités par des fossés, qu'entretiennent les riverains. Dans la Généralité de Paris, ces derniers sont même contraints de faire ces fossés. L'édit de Law, de 1720, impose aux routes la largeur de 60 pieds, sans compter les fossés, aux chemins de moindre importance celle de 48; elle prescrit aux propriétaires de planter des ormes, des hêtres, des châtaigniers et des arbres à fruits (ces derniers supprimés peu après). Le marquis de Mirabeau et Voltaire critiquèrent la largeur de soixante pieds. Le gouvernement, reconnaissant cette dimension contraire aux intérêts agricoles, la fixa, en 1776, à 42 pieds pour les routes de Paris aux ports, et à 36, 30 et 24 pieds pour les voies secondaires.

Le gouvernement de la Régence ayant conçu le projet de couvrir le territoire du royaume d'un réseau de voies de 6.000 lieues, il fallait tout d'abord constituer le personnel supérieur, chargé de donner l'impulsion première. En 1722

(1) *Mémoires*, XI, 344.

est institué le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, placé en 1736 sous la haute direction de l'Intendant des finances, chargé des ponts et chaussées, et du premier ingénieur de France, Perronet. Le plus illustre des Intendants qui se succédèrent dans cette charge, jusqu'en 1791, fut Charles Trudaine. Ces deux hommes ont été les véritables créateurs de nos routes et ont présidé pendant un demi-siècle à leur établissement.

Quel que fût leur génie, ils eussent été incapables d'accomplir leur œuvre, s'il ne s'était offert à eux un puissant moyen d'action, susceptible de suppléer à l'insuffisance des ressources mises à leur disposition. Le régime de la corvée vint à leur secours. L'Intendant de Champagne, vers la fin du règne de Louis XIV, en présence de la plupart des ponts rompus et des grands chemins devenus impraticables, imagina de les faire réparer *par corvée*, mais échoua dans sa tentative. « Le peuple en est mort de faim, dit Saint-Simon, la chose n'a plus été tenable et a été abandonnée et les chemins aussi (1). » C'est que la corvée royale, instituée par les capitulaires carolingiens, c'est-à-dire l'emploi forcé et gratuit de la population aux travaux des grands chemins, avait disparu de nos mœurs du Xe au XVIIe siècle (2). Malgré les tentatives faites sous son ministère, Colbert, prévoyant les abus et les misères de ce mode de travail, avait refusé de l'adopter comme mesure générale. On ne recourut de son temps à ce système que dans les provinces frontières, en Normandie, où les anciennes coutumes semblaient l'autoriser, enfin dans des circonstances particulières. Ainsi, de Paris à Orléans, on employait par corvée les rouliers, revenant à vide de la capitale, et on les chargeait de déposer des pavés, du côté d'Etampes (3). En 1703, il s'agit de la réparation de la chaussée des Ormes, sur la route de Brie en Champagne, près de Bray, adjugée à condition que les matériaux soient voiturés et mis à la disposition de l'entrepreneur. La maréchale de Vivonne, baronne de Bray, avait fait abandon au

(1) De Boislisle. *Mémoire des Intendants*, page 681.

(2) Alfred Picard. *Note sur l'administration des voies publiques.*

(3) Vignon. T. III, p. 4.

roi, jusqu'à l'achèvement de l'ouvrage, d'une journée de voiture par an, a elle due par les laboureurs et voituriers du bailliage. Le roi, jugeant insuffisantes ces voitures de redevance et injuste que des localités, indépendantes du bailliage mais voisines de la route, ne contribuassent pas elles-mêmes à cette réparation, imposa deux journées de voiture aux premières et une aux autres (1).

Cas isolés et exceptionnels, surtout dans la Généralité de Paris, qui a même joui de l'exemption de la corvée longtemps après son adoption générale (2).

Mais, en 1730, arrive au Contrôle général des Finances, Orry, ancien Intendant de Soissons et de Valenciennes, provinces frontières où l'usage avait consacré l'application de la corvée, et, à ce moment, est publié un mémoire anonyme où l'on dit « qu'il est impossible de réparer les routes sans corvée (3). » Subrepticement, et sans qu'aucun acte législatif lui ait jamais donné une existence légale, la corvée est devenue une imposition nouvelle, grâce à laquelle les ouvrages des ponts et chaussées ont pris leur plus grand développement. Les plaintes sont étouffées ou méconnues et l'on marche toujours en avant sous l'impulsion énergique du mouvement donné d'en haut (4). Les résultats dus à ce grand travail, imposé sans estimation préalable et dont l'expression en chiffres eût effrayé le gouvernement, furent immenses, mais il est impossible de se faire une idée de la grandeur des charges qui pesèrent sur une partie de la population. On ne saurait donc estimer à un assez haut prix les 200 lieues de routes nouvelles que ce système a values à Seine-et-Marne, malgré le refus fréquent des paroisses de se soumettre à ce nouvel impôt (5).

(1) De Boislisle. *Mémoires des Intendants.*

(2) Procès-verb. de l'ass. provinciale de l'Ile-de-France.

(3) Vignon, II. p. 97.

(4) Vignon, II, p. 119.

(5) Arch. de S.-et-M. C. 579. Arch. nationales. H. 2117.

Selon l'Intendant, la corvée semble s'être acclimatée assez facilement dans la région, « l'établissement des corvées pour la réparation des grandes routes a été suivi dans la Généralité de Paris de tout le succès qu'on en devait espérer. » Arch. de Moret. CC. 15. 1739.

Dès qu'il s'agissait d'un intérêt les touchant de près, de travaux à exécuter sur leur territoire et à eux profitables, les habitants réclamaient spontanément qu'on les imposât à la corvée. Sur la demande de l'Intendant, en 1770, ceux de Soignolles se réunissent et conviennent d'une voix unanime, pour la reconstruction de leur pont, de fournir des journées de voitures et de main-d'œuvre, en dehors de l'époque des moissons et des semailles. Même proposition des paroisses de Solers, Lissy (1). Les fermiers et habitants de Bombon et de Blandy, en 1784, au sujet d'un embranchement sur leur territoire, « offrent de contribuer de leurs peines et de leurs voitures à la confection d'un chemin aussi nécessaire et aussi utile (2). » En 1766, même déclaration des habitants de Château-Landon relative au chemin de Souppes (3). Pour ces chemins, *dits de traverse*, la corvée n'était pas en général imposée aux paroisses. Mais la coopération de l'État était subordonnée à son acceptation. Le refus des paroisses de contribuer aux corvées, même pour des chemins d'intérêt local, se produisait aussi. Au sujet de la confection de celui de Moussy-le-Vieux à Moussy-le-Neuf, un ingénieur écrit à l'Intendant, en 1772 : « Je suis pleinement d'avis que vous ordonniez, sans nouvelle formalité, la confection du chemin dont il s'agit. Les gens de la campagne, qui négligent, par des motifs d'intérêt, les entreprises qui sont de la plus grande utilité, ont besoin d'y être forcés par l'autorité qui veille au bien général de l'État (4). »

Au XVIIIe siècle, chaque paroisse de la Brie demande l'amélioration de sa viabilité, condition essentielle de sa prospérité agricole. Alors, le pays est divisé en fermes de 300, 400 et même 600 arpents. Le produit de la terre dépasse de beaucoup la consommation sur place et des environs ; de là, la nécessité du transit et des transports pour les marchés de Paris, Poissy, Trilport, Dammartin, Meaux, Melun. « La récolte est si disproportionnée à la population que les habi-

(1) Arch. nationales. H. 2117.

(2) *Ibid.* F 14 199.

(3) Arch. comm. B B. 1.

(4) F 14 101 B.

tants ne suffisent point pour faire la moisson et qu'il se fait chaque année des émigrations des ouvriers de Champagne et de Lorraine pour scier les blés de la France (1). »

De multiples compétitions se trouvaient éveillées, comme aujourd'hui, pour la fixation du tracé d'une chaussée. Chaque municipalité réclamait des routes, de même que de nos jours on aspire à la possession d'une voie ferrée. Des influences intervenaient déterminant l'adoption de tel projet plutôt que tel autre. Le projet de création d'une route entre Meaux et Senlis provoque les convoitises de Dammartin, du Plessis-Belleville, de Nanteuil ; chaque localité fait valoir l'intérêt qui milite en sa faveur. Le duc de Bourbon recommande la direction de sa terre du Plessis, l'intérêt public se trouvant d'accord avec son agrément (2). Les habitants de Mitry adressent, en 1769, une supplique au duc d'Orléans : « Ils connaissent les bontés de votre Altesse pour les peuples et osent les réclamer au moment où ils apprennent qu'il doit se faire une route du pavé de Livry à Villeneuve. C'est par Mitry que passent les équipages de votre Altesse, lorsqu'ils viennent de Villers-Cotterets à Clichy, et, plus d'une fois, ils ont éprouvé le danger des chemins... Environnés de toutes parts de *pavés*, ils en sont seuls privés... Ils se soumettent à faire les corvées nécessaires. » Pour la grande voie de Melun à Nangis, qui n'a été terminée qu'en ce siècle, que d'intrigues et de difficultés, avant l'adoption définitive de la direction actuelle (3).

Le système de la corvée, grâce auquel ont été faits en Seine-et-Marne la plupart des grands travaux, que nous décrirons plus loin, touchait à son terme. Un ministre des finances de Louis XV, à qui l'on exposait le côté vraiment anti-social de la mise en œuvre d'un pareil procédé, avait répondu : « J'aime mieux leur demander des bras qu'ils ont que de l'argent qu'ils n'ont pas. » Trente ans plus tard, un ministre réformateur de Louis XVI tint un autre langage : « Ceux qui font ce raisonnement oublient qu'à ceux qui n'ont

(1) Arch. de S.-et-M. C. 253, p. 75.
(2) Arch. nationales, F 14 183.
(3) Arch. nationales, F 14 199.

que des bras, il ne faut demander ni l'argent qu'ils n'ont pas, ni les bras qui sont leur unique ressource (1). » Turgot avait déjà établi une réforme de la corvée, en Limousin, par la suppression de tout travail forcé et gratuit. Devenu contrôleur général en 1775, il la supprima, mais sa chute fut suivie de la suspension de l'édit, qui répartissait les dépenses des routes sur les revenus des citoyens de tous ordres.

La déclaration de 1787, portant abolition définitive de la corvée de bras et sa transformation en une redevance pécuniaire, est une dérogation formelle à l'édit démocratique de Turgot ; les taillables seuls sont astreints à l'impôt, bien que, depuis Charlemagne jusqu'à Louis XV, chaque propriétaire riverain ait été assujetti à l'entretien des chaussées (2). Malgré cette infraction au principe d'égalité, la Brie a accueilli avec faveur cette réforme et l'Assemblée du département de Meaux, en 1788, déclare : « Le plus doux des impôts, c'est la prestation en argent pour la confection des chemins, il procure les plus grands avantages aux cultivateurs qui ne seront plus détournés de leurs précieuses occupations, et il épargne la classe la moins aisée des citoyens (3). »

Pour l'Ile-de-France, l'ensemble des prestations s'élevait à 523,145 ll., somme répartie au marc la livre de la taille. L'Élection de Melun y figurait pour 19,423, ou le 1/17 de la taille environ (4). L'impôt, restant affecté à l'entretien des grandes voies et des autres, provoqua des réclamations de la part des localités rurales, éloignées des routes ; elles en demandaient la transformation en une charge purement locale, telle qu'elle existe aujourd'hui. Les habitants de Fleury-en-Bière, « se faisant expliquer le mot *prestation* qu'ils ont vu porté sur les rôles des tailles et qu'ils ne pouvaient comprendre, » supplient la Commission intermédiaire de ne pas en reverser le produit

(1) Alfred Picard, *Note historique sur les voies publiques.*

(2) Lettres patentes du 8 juillet 1556. « Personne ne poorra s'affranchir de la contribution pour les chemins. » — 1583. Arrêt du Parlement déclarant non valable la prétention des religieuses de Saint-Victor de ne pas contribuer à la dépense de la route d'Orléans. — 1670. Colbert ordonne l'entretien des grands chemins aux frais des propriétaires des terres.

(3) Arch. de S.-et-M., C. 253, p. 18.

(4) *Ibid.*, C. 102.

dans la caisse du receveur des tailles, mais dans celle de la municipalité, pour la réparation des chemins de la paroisse (1). Le tiers-état du bailliage de Nemours, dans ses cahiers de doléances de 1789, demande la répartition de l'impôt sur tous et le retour au système de Turgot. C'est aussi le vœu du clergé de ce même bailliage : « L'utilité des chemins reconnue, il est d'équité que l'impôt représentatif de la corvée soit indistinctement supporté par tous les sujets de l'État. » Cette même année, le régime égalitaire carolingien pour l'entretien des routes était rétabli.

LES GRANDES ROUTES ROYALES

ANCIENNE ROUTE D'ALLEMAGNE, *par Meaux et Châteauthierry.*

Jusqu'au milieu du XVIIIᵉ siecle, cette voie suit la direction de Luzancy et de Nanteuil, et la carte des Postes de 1748 indique encore cet itinéraire. Mais on forme le projet, en 1745, d'éviter les boucles de la Marne et de suivre la rive droite, par Chamigny et Bézu. L'examen du terrain en provoque l'abandon, et l'ingénieur Perronet adopte, en 1749, le tracé par Montreuil. Convaincu en outre que les déblais de la butte de La Ferté-sous-Jouarre lui fourniront les éléments nécessaires, il approuve la substitution des chaussées d'empierrement à celles de pavé de grès. Les travaux de ce chemin, d'une largeur de 36 pieds, sont adjugés l'année suivante, avec la coopération forcée des paroisses voisines, qui doivent effectuer le transport gratuit des matériaux, sauf de la chaux, de l'eau et du bois des cintres (2).

Le redressement, en 1765, de la section des bois de Meaux à Saint-Jean a parachevé la restauration de cette route (3).

(1) Arch. de S.-et-M., C. 102.

En 1788, la paroisse de La Celle est comprise pour 355 ll. réparties sur 62 taillables : un taillable à 20 ll. 19 s., paye 3 ll. 9 s.

(2) Arch. nationales. F 14 212 A.

(3) *Ibid.* F 14 214.

Route de La Ferté-sous-Jouarre à Montmirail.

La partie jusqu'à Bussières est construite en 1757; celle de l'au-delà en 1765.

Nouvelle route d'Allemagne, *par Coulommiers.*

Dans le but d'activer le commerce d'une partie de la Champagne et de la Lorraine, de raccourcir d'une journée le parcours de Paris à Strasbourg, on conçoit le projet, vers 1740, de créer une nouvelle voie par Rozoy et Vitry, « qui facilitera le transport des blés de la partie de la Brie entre Rozoy et Sézanne, pour l'approvisionnement de Paris (1). » Dans la pensée de Trudaine, Sézanne devait former le centre d'un réseau reliant la Marne, la Seine et la Loire. La partie de Paris à Rozoy existant déjà en ligne droite et pavée, il restait à établir, entre Rozoy et Sézanne, douze lieues de route destinées à remplacer l'ancien chemin sinueux et en mauvais état, mais l'exécution de ce plan ne devait aboutir qu'au XIXe siècle (2). Indépendamment de considérations techniques, le corps des ponts et chaussées eut à compter avec les compétitions de Coulommiers et de La Ferté-Gaucher: il se prononça, en 1750, en faveur de l'adoption du tracé par la vallée du Grand-Morin, bien qu'on fût dans l'obligation de construire, de Lagny à Coulommiers, près de 21 kilomètres de pavé et d'empierrement, et de prendre de nouveaux alignements pour éviter les buttes de Saint-Denis-du-Port et de Montevrain (3).

L'exécution du tronçon de Coulommiers à La Ferté-Gaucher, postérieure à la précédente, éprouva de nombreuses vicissitudes. La ville de Coulommiers exposait en vain à Perronet « l'état impraticable du chemin par Chailly, pendant cinq grands mois de l'année, » et la situation critique des

(1) Arch. nationales, F 14 203 B

(2) Arch. nationales, F 14 199.

(3) Devis de 17 0 et de 1767, F14 210.

moulins du côté de La Ferté-Gaucher (1). Jusqu'en 1775, les travaux n'avancent pas et les requêtes se multiplient de la part de Vitry, Courgivaux, Rebais, Rozoy, chacune de ces localités espérant que le corps des ingénieurs reviendra sur sa décision relative au tracé. Mais, à cette époque, les paroisses voisines de la ligne sont requises pour le transport des matériaux, et on propose même, en 1788, dans le but d'activer les travaux, d'employer les paroisses des Elections de Meaux et de Provins, les plus rapprochées de la route.

Une période de dix années fut donc nécessaire pour achever cette partie du programme et résoudre les difficultés survenues au cours de l'opération, dans la traverse de La Ferté-Gaucher. Sept projets se trouvaient en présence et, malgré l'offre d'une subvention municipale de 5.000 ll., subordonnée à l'adoption du tracé par l'intérieur de la ville (2), les ingénieurs préférèrent celui par les vergers, dits *les Ruelles*, dans le but d'éviter les inondations du Grand-Morin (3). Le travail était terminé en 1789 et le redressement de la section entre Gournay et Ville-Evrard couronna, l'année suivante, l'œuvre entreprise (4).

Route de Paris à Soissons.

Cette grande voie, ayant bénéficié, comme route de poste, au siècle précédent, d'un entretien plus ou moins suivi, n'a été l'objet que de restaurations partielles au XVIIIe.

Fort sinueuse de *Roissy au Mesnil*, elle est redressée, de 1758 à 1769, entre le chemin de Gonesse et Le Mesnil, et vers 1765, depuis l'embranchement de Moussy-le-Vieux jusqu'au-delà de Dammartin (5).

(1) Arch. nationales, F14 205.
(2) Délib. du 14 juillet 1785.
(3) F14 216.
(4) F14 212A et 214.
(5) F14 216.

Grande Route de Lyon, *par Corbeil et Fontainebleau.*

Quoique ligne de poste, elle présentait au début du règne de Louis XV un état primitif. Une inscription, de 1728, sur le pont des Belles-Fontaines, à Juvisy, indique que cette route, « autrefois difficile et à peine praticable, » est devenue l'objet d'une restauration importante (1).

En 1758, on décide l'adoucissement de la pente de la *butte de Montpierreux*, à Fontainebleau, qui présentait huit pouces de déclivité par toise. Sur la demande du roi, elle est réduite à trois pouces cinq lignes, avec élargissement de la route à 60 pieds (2). La *butte de Ponthierry*, en 1769, est tournée par une voie de 410 toises et enfin on s'attaque, en 1774, à la *butte de Chailly*, « le seul ouvrage, dit Perronet, qui reste à faire sur la route de Fontainebleau. »

La pente de sept pouces est réduite dans les mêmes proportions que celle de Montpierreux et la dépense s'élève à 67.600 ll. (3). Quelques années auparavant, on avait construit, près Nemours, une chaussée de 12 kil. contre les inondations du Loing (4).

Les grandes Routes dans la traverse des Forêts.

La largeur des routes royales, selon l'ordonnance de 1669, en vue de la sécurité des voyageurs, devait être plus étendue que dans les terrains découverts. Mais cette prescription était tombée dans une telle désuétude que les bois avaient progressivement envahi le sol au point de ne laisser souvent qu'un passage libre de deux ou trois mètres. Contre cet état de choses furent rendues, au XVIIIe siècle, plusieurs ordonnances. En 1720, est prescrit l'élargissement à 90 pieds, dans la forêt de Sourdun, du grand chemin de Paris à Troyes, qui avait seulement « dix à quinze pieds en divers endroits... et où il y

(1) Dutilleux. *Les Routes anciennes de Seine-et-Oise.*
(2) Arch. nationales. F 14 207 B.
(3) F 14 199.
(4) F 14 205.

a même plusieurs trous... qui servent de retraite aux voleurs (1). » En 1730 a lieu le redressement du grand chemin de Bourgogne, dans la forêt de Bière, près du Mont-Saint-Louis (2). La grande route de Bourgogne, par le Bourbonnais, reçoit en 1744 une largeur de 72 pieds, de la Croix de Saint-Hérem jusqu'à Bourron, et une ordonnance du 2 mai 1780 prescrit les alignements nécessaires pour donner 14 toises ou 28 mètres de largeur à la route de Paris, depuis l'entrée du Bas-Bréau jusqu'à Fontainebleau (3).

ROUTES ROYALES SECONDAIRES

Jusqu'au XVIIIe siècle, cinq grandes voies, routes royales et routes de poste, se partagent les faveurs modestes de l'État. Elles unissent Paris aux frontières, mais laissent isolées entre elles les diverses parties de la Brie, qui reste privée de routes transdépartementales, pour recourir à une expression moderne. Sous Louis XV est formé le dessein de relier entre elles les grandes artères, comme aujourd'hui on cherche à établir des traits d'union entre les voies ferrées.

La création de routes transversales au siècle dernier est due non à un plan général, mais à des causes diverses et successives, parmi lesquelles on doit placer au premier rang la facilité des chasses du roi et la nécessité d'assurer les débouchés des forêts domaniales.

Meaux a Senlis.

Dès 1764, on conçoit le projet d'unir ces deux localités et des motifs nombreux sont produits, militant en faveur d'une telle entreprise : d'abord, la mise en communication des chasses royales des forêts de Crécy, Livry, Monceaux, avec

(1) Ministère des Finances. T. 15.
(2) *Ibid.* T. 26.
(3) *Ibid.* T. 44 et 82.

celles de Villers-Cotterets et de Chantilly, ensuite, les avantages procurés au commerce et au transport des troupes (1). Des compétitions surgissent, qui retardent l'exécution attendue, les unes en vue d'un tracé par Dammartin, les autres par le Plessis. Désireux d'y mettre un terme, Perronet répond, en 1767 : « Nous estimons convenable de commencer par ouvrir le chemin de Meaux à Dammartin, par Saint-Soupplets, et de faire ensuite celui de Saint-Soupplets à Nanteuil, par Saint-Pathus, en ouvrant une branche de communication avec le Plessis. » A l'encontre de ces intentions, l'intervention du prince de Bourbon fixe le choix du second tracé, par le Plessis, et, à titre de compensation, Dammartin bénéficie d'un embranchement vers Saint-Soupplets (2).

Ces divers travaux se sont accomplis de 1770 à 1785 avec la coopération obligatoire des paroisses riveraines.

Route de Meaux a Melun, *par Chaumes*.

Un des premiers obstacles à supprimer, pour établir cette route, était, à l'extrémité du faubourg de Cornillon, « la montagne qui barre directement le grand chemin qui conduit de toute la Brie dans ladite ville. » Selon le désir exprimé par la requête des habitants de Meaux, en 1768, l'ingénieur Perronet, délaissant le passage dangereux du plateau des Saints-Pères, dirige le chemin à travers les vignes du prieuré, pour rejoindre directement Quincy. Les travaux étaient terminés vers 1780 (3).

Quant à la route de *Meaux à Chaumes*, elle doit sa création au désir du roi « de rendre doublement avantageux le chemin de la forêt de Crécy au port des Rouasses (4) sur la Marne, de manière qu'il puisse servir au passage des troupes, qui vont de Melun à Meaux et à La Ferté-Milon, en même temps qu'il servira de débouché aux bois de la forêt de

(1) Arch. nationales. F 14 202 et 203 B.
(2) Arch. nationales. F 14 183.
(3) Arch. nationales. F 14 211.
(4) Les Roises.

Crécy (1). » Un arrêt de juillet 1751 obligea les adjudicataires de la forêt de Crécy de payer, comme charge de l'adjudication, une somme de 107.455 fl., en quatre années, aux entrepreneurs, « pour faire le pavé des chemins de vuidange et transport au port desdits bois, » à raison de 7 fl. la toise.

La nécessité de créer de nouveaux débouchés à la forêt engage, en 1753, à recourir au même procédé de création de ressources, pour le chemin de *Quincy à Meaux*, et, dans le but d'éviter le port de Tigeaux, on unit, en 1756, *Crécy à la forêt*, sur la route de Chaumes à Meaux, par un chemin de douze mètres de largeur (2). Vers la même époque, ces travaux étaient couronnés par la création d'une ligne de *Chaumes à Melun*, par Guignes. Déjà, en 1752, sur un devis de Boffrand, architecte du roi, avait eu lieu une adjudication de terrasses devant le château de Crisenoy; cette direction est abandonnée, en 1758, au profit de Saint-Germain-Laxis (3). En outre, la route de Melun à Meaux est rattachée à Tournan, à l'aide d'un chemin par Champrose, Neufmoutiers et l'Obélisque, dont la dépense est couverte par une vente extraordinaire de bois (4).

L'établissement de la route de Tournan à Brie, par Chevry, est postérieure; il a dû s'achever vers 1780 (5).

Rozoy a Meaux, a Corbeil.

La communication de Rozoy et de Meaux s'effectuait, de toute ancienneté, par Faremontiers, mais formait, bien que route d'étapes, « une traverse impraticable, » dit un mémoire, à tel point qu'en 1748, « pour le transport des prisonniers hollandais, on fut obligé d'envoyer les voitures par Paris (6). » Le projet consistait à déplacer cette voie par Lumigny et la forêt, dans le but d'activer le transport des charbons vers Paris.

(1) Arch. nationales, F 14 201.
(2) F 14 205.
(3) F 14 202.
(4) Arrêt du 16 déc. 1755, F 14 199 et 215.
(5) F 14 210.
(6) F 14 199.

Ajoutons que le châtelain de Lumigny, le philosophe Helvétius, offrait de contribuer aux frais de premier établissement. S'inspirant des principes de l'économie, Perronet préférait le tracé par Fontenay et voulait emprunter le chemin de Chaumes à Meaux, d'autant plus que les paroisses, commandées pour la corvée par l'Intendant, refusaient de travailler au chemin de Lumigny. En 1768, l'affaire est au même point et Perronet déclare au comte d'Eu, intéressé à l'opération, qu'on sera dans l'obligation probable de couvrir la dépense à prix d'argent (1).

En ce qui concerne le chemin de *Corbeil à Rozoy*, le roi avait ordonné, en 1719, l'établissement d'une voie pavée depuis la grande route de Lieusaint jusqu'à Rozoy, par Moissy-Cramayel. L'adjudication, prononcée au bureau des finances au profit de l'entrepreneur Davesne, prévoyait une largeur de huit toises entre les fossés et de deux toises pour le pavé.

NANGIS A ROZOY, A BRAY. — BRAY A NOGENT.

L'adjudication des travaux de la chaussée d'empierrement de Nangis à Rozoy, par Courpalay, et du chemin de Nangis à Bray, par Villeneuve-le-Comte et Donnemarie, a lieu en 1768. L'établissement d'un raccordement avec le château de Gurcy, propriété de M. de Trudaine, date de la même époque (2).

Ce réseau est complété par la voie de Montereau à Nogent, ainsi que par l'embranchement de la Croix-de-Cutrelles à la chaussée de Vimpelles (3), mais la section de Bray à Nogent, voie de douze mètres de largeur entre fossés, n'a pas été établie, sans susciter de graves difficultés, et de longs débats.

Les seigneurs de Nogent et de Tousson, l'abbé Terray, seigneur de la Motte-Tilly, ayant décidé de contribuer pour 16.000 ll. dans la dépense totale de 92.540 ll., les paroisses

(1) Arch. nationales, F 14 208.
(2) F 14 210.
(3) F 14 207 B.

allèguèrent que cette route (act. route nationale) présentait une utilité publique et refusèrent toute participation. Un arrêt du Conseil d'Etat du 28 juin 1765 imposa aux onze communautés intéressées une contribution de 20.000 ll., payable en dix ans. Bray était compris pour une annuité de 500 ll. (1).

Provins a Donnemarie, a Provins, a Sézanne.

L'ancien chemin de Provins à Donnemarie desservait Cessoy et Sognolles. Les seigneurs de Sigy, Paroy et Thénisy sollicitent, en 1763, le tracé en leur faveur de la route projetée et la traversée de la Voulzie, près de Chalmaison. Ce n'est que dix ans plus tard qu'ils obtiennent gain de cause, malgré le rapport de l'inspecteur des ponts et chaussées favorable à l'itinéraire plus abrégé par Maison-Rouge. Vingt villages ou fermes sont déclarés dans le cas de contribuer à l'opération (2).

Bray est uni à Provins vers 1775 (3) et, dans le but de relier cette dernière localité à la Champagne, on projette une voie vers Courgivaux et Sézanne, mais de ce plan n'est exécuté au XVIIIe siècle que le tronçon minime de Provins aux Filles-Dieu. « Vous pouvez faire exécuter le chemin de la butte des Filles-Dieu, écrit Trudaine en 1763, vous comprendrez le transport des matériaux dans l'état des corvées... » Le projet consistait à réduire la pente très raide de cette butte à cinq pouces 4 lignes par toise. La dépense pour les 548 toises de ce chemin était évaluée à 154.080 ll. et seulement à 127.775 ll., « si l'on pouvait être aidé du secours de la corvée (4). »

(1) Arch. nationales, F 14 213.
(2) F 14 208.
(3) F 14 210.
(4) F 14 208.

MELUN *à Corbeil, à Fontainebleau, à Montereau, à Nangis.*

Melun, sauf la communication avec Paris, par Lieusaint, se trouvait sans chemins carrossables vers les localités voisines; il n'a vu combler cette lacune que dans la seconde moitié du XVIIIe siècle.

Une lettre de l'Intendant Bertier à l'abbé Terray, contrôleur des finances, ayant fait part du désir du duc d'Orléans d'obtenir la confection d'une route de Corbeil à Melun, un arrêt du 11 avril 1777 porte approbation des plans et devis d'un chemin par Saintry, Saint-Port, Sainte-Assise, suivant les courbes de la Seine et « d'une utilité reconnue pour le transport des denrées et la facilité du commerce entre Melun et Corbeil. » En 1788, les travaux ne sont pas achevés et le bureau intermédiaire de Melun adjuge encore deux mille toises d'empierrement et 101 de pavés de grès (1).

Entre *Fontainebleau et Melun* le trajet s'effectuait en sinuosité par la Croix-d'Augas. Le mauvais état de cette route détermine le roi, en 1757, à approuver l'exécution par la *Table du roi* et la *Route ronde* d'un chemin « qui, indépendamment de son utilité pour les chasses du roi et pour le public, servira principalement à l'exploitation et au transport des bois de la forêt de Fontainebleau. » Une vente de bois a couvert la dépense de 124.000 ll. nécessaire à l'établissement de 5.386 toises de chaussée, dont 4.270 pavées, et de six ponceaux (2).

A cette occasion, on lève un plan général de Melun pour effectuer la traversée de la ville et fixer l'emplacement des ponts. Les échevins demandent, en 1770, des alignements suffisants « pour procurer la sûreté et l'intérêt public, et la décoration de la ville. » Mais ce n'est qu'en 1779, en vertu d'une ordonnance du Bureau des finances du 22 décembre

(1) Arch. dép. C. 264. 297. Arch. nat. F 14 203 B.

L'ancien chemin de Boissise au Laré est concédé à titre d'indemnité à M. de Simon, malgré l'opposition des habitants de Boissise. F 14 208 B.

(2) Arch. nationales. F 14 205.

1778, qu'il est procédé à la démolition de nombreuses maisons (1).

La route de *Melun à Montereau*, par Le Châtelet, était l'ancien itinéraire de Bourgogne, « que suivaient toutes les voitures publiques avant la confection du grand chemin par Essonne, Fontainebleau et Moret (2). » Ainsi s'exprime Trudaine, lorsqu'il s'agit de remettre en état cette route depuis longtemps abandonnée. L'entreprise était décidée en 1764, mais la partie seule entre Montereau et Le Châtelet fut mise à exécution, par suite de l'opposition du duc de Praslin au tracé par Sivry. Trudaine fils, en 1772, ne peut s'empêcher de manifester son étonnement de l'insistance du duc en faveur du tracé par le bois de Massouris, dont l'excès de dépense atteignait 16.000 ll. Aussi, malgré une adjudication de 4.974 toises de chaussée de pavés de grès, en 1771, à Faure de la Pérouse, aucun travail n'était encore effectué en 1780, et les villes de Montereau et de Melun multipliaient leurs requêtes.

Des difficultés bien plus grandes ont retardé jusqu'au siècle actuel l'établissement de la route de *Melun à Nangis*. Un mémoire des seigneurs riverains tend à démontrer, en 1786, la nécessité de suivre la ligne droite, au lieu d'adopter les chaussées déjà construites entre Melun et Bordes-le-Vicomte, ou Melun et Guignes : « En prenant l'une de ces fausses directions, l'on *désintéresse* les seigneurs..... ; en suivant la véritable, les seigneurs, qui y trouveront leur avantage, n'auront point de répugnance à contribuer pour son exécution (3). » Cette direction par Blandy et Bombon était réclamée par les seigneurs de Nangis, de Fontenailles et de Bombon ainsi que par le Chapitre de Champeaux ; ils offraient en retour une contribution de moitié. Le tracé par Châtillon-la-Borde fut néanmoins maintenu et l'on décida, à titre de compensation, la création de deux embranchements vers Bombon et Blandy.

Le devis de 1787, s'élevant à 166.050 ll. pour 12.813 toises de longueur, donnait au chemin cinq toises de largeur et deux

(1) Arch. nationales, F 14 217.
(2) F 14 199.
(3) F 14 199.

à la chaussée d'empierrement. La pierre devait être voiturée par corvée.

De nouvelles difficultés surgissent, en 1790, les propriétaires de Maincy, protestant contre la dépossession de leurs terrains, demandent qu'on suive l'ancien chemin sinueux (1). L'ingénieur en chef décide de leur accorder satisfaction partielle, mais l'opération reste suspendue (2).

Rozoy *à Coulommiers, à Provins.*

Coulommiers, non encore desservi par la nouvelle route d'Allemagne, isolé de La Ferté-sous-Jouarre et des contrées méridionales, demandait une voie vers Rozoy, en vue d'un débouché dans la direction de Melun et de Montereau. Deux projets se trouvaient en présence, en 1769, par Maupertuis ou par Touquin; le premier est adopté avec embranchement à La Fortelle, sur la ligne de Montereau (3).

L'adjudication eut lieu en 1770, sur un devis de 106,684 ll.

Quant à la communication de Rozoy et de Provins, elle existait par Pécy, mais seule la partie du Breuil à Blandureau, était véritablement construite, en 1761; le Chapitre de Notre-Dame de Paris avait assumé les deux tiers de la dépense (4).

Rebais *à La Ferté-sous-Jouarre.*

Ce chemin était arrêté en ligne droite, dans un pays de plaine, sans bois, lorsque la ville de Rebais apprit les négociations de l'archevêque de Tours, des religieux de Rebais et du duc de Montmorency, tendantes à l'adoption du tracé par Saint-Ouen. En vain démontra-t-elle les inconvénients d'une pareille entreprise, en raison de l'état montueux du pays (5). Trudaine eut égard à l'offre des seigneurs de contribuer

(1) Arch. nationales, F 14 215.
(2) Délib. du département du 7 octobre 1890. Arch. dép., série L.
(3) Arch. nationales, F 14 206.
(4) Arch. nationales, F 14 201 A.
(5) Délib. municipale du 30 janvier 1767.

pour moitié dans les frais d'établissement et donna son approbation à la seconde direction plutôt qu'à celle par Jouarre (1).

Nemours *à Montereau et à Montargis.*

La partie du Gâtinais, entre la Seine et le Loing, se trouvait, à la fin du XVIIIe siècle, absolument déshéritée de voies solidement établies. Un mémoire de 1781 fait ressortir cet état de choses. « L'attention du gouvernement à faciliter la communication entre les différentes villes... donne lieu d'espérer que ce ne sera pas sans fruit qu'on aura l'honneur de représenter au Conseil qu'un territoire assez considérable, entre la route de Lyon et celle de Bourgogne, se trouve privé de cet avantage (2). »

Montereau et Nemours, n'ayant à leur disposition « qu'un chemin de terre impraticable, » réclament de nouveau, en 1785, l'exécution de la route projetée par M. de la Millière, qui se proposait aussi d'emprunter le chemin déjà existant, par Chéroy et Lorrez, pour unir Nemours à la ville métropolitaine de Sens. Mais le président de Fleury eut beau joindre ses instances aux requêtes des diverses municipalités et défendre la cause des marchés de Lorrez, Egreville et Chéroy, lieux de transit des bestiaux du Berry et de la Sologne, on se borna à former de nombreux projets, soit par Ville-Saint-Jacques et Villecerf, soit par Lorrez et Egreville. En 1790, l'ingénieur Perronet se borna à faire part à la Commission intermédiaire de Seine-et-Marne de l'intérêt existant de « s'occuper du projet Montereau à Nemours, par Egreville, qui conduirait d'un côté à la ville de Nemours et de l'autre à Montargis (3). »

Au XIXe siècle seulement s'est effectuée l'amélioration de la viabilité de cette contrée.

(1) Arch. nationales. F 14 208.
(2) Arch. nationales. F 14 200.
(3) Arch. nationales. F 14 215.

CHEMINS DE TRAVERSE

Sous Louis XVI, les chemins plus modestes deviennent l'objet de l'attention publique. Obligés un instant, en vertu de la législation de 1770, de porter leurs denrées aux marchés, les cultivateurs avaient, il est vrai, reconquis, en 1774, la liberté du commerce, mais chacun concevait le désir de se trouver uni avec les grandes voies nouvellement créées. De riches propriétaires de la Brie, les Trudaine, Turgot, de Guerchy, personnages des plus influents dans les conseils du gouvernement, prennent une initiative, que diverses agglomérations rurales se hâtent de suivre, avec un empressement d'autant plus vif, qu'elles ont l'espoir de se soustraire ainsi à la corvée des grandes routes (1).

Le nombre des chemins de traverse, établis à cette époque, demeure cependant restreint, en raison de la faculté laissée aux paroisses de refuser de s'associer aux seigneurs pour les travaux nécessaires. L'allocation des subsides de l'État reste d'autre part subordonnée à la promesse des intéressés de contribuer pour la moitié de la dépense et d'opérer le transport gratuit des matériaux.

Dammartin à Iverny. — Trudaine annonce, en 1772, à l'Intendant qu'à la sollicitation de la comtesse de Montmort et du prince de Condé il s'est déterminé à l'exécution de ce chemin, sous réserve de leur contribution à la dépense et de la participation des paroisses au transport des matériaux. Il déclare que l'obligation d'y contribuer ne peut être imposée à l'abbesse de Malnoue ni à autre personne (2).

Dammartin à Saint-Mard, Monthyon à la route de Meaux. — Les mêmes concourent, en 1777, pour la moitié de la dépense, mais sollicitent, en retour, le maintien de ces chemins dans l'État du roi.

Meaux au bac de Trilbardou. — Ce chemin, un des plus anciens de la contrée, ne semble pas avoir été l'objet de

(1) Lettre de l'Intendant de Soissons de 1786, Arch. de S.-et-M. C. 305.
(2) Arch. nationales, F 14 213.

restauration au siècle dernier. Sollicité, en 1777, par le comte de Lacoste en vue du rétablissement de cette voie, Trudaine impose les conditions habituelles et Perronet propose, en 1784, d'employer au transport des matériaux les laboureurs des paroisses de Trilbardou, Vignely, Isles, Chalifert et Jablines, mais il ajoute que « dans le temps présent l'on est obligé de suspendre des travaux commencés sur les routes et principaux chemins, faute de fonds suffisants (1). »

Le manque de ressources est continuellement opposé aux sollicitations diverses. En ce qui concerne le *chemin de Mitry au pavé de Compans*, Trudaine répond, en 1770, à l'évêque d'Orléans : « Il sera examiné s'il y aura lieu de faire passer ce chemin devant la porte de la ferme d'Estain, dépendant de l'abbaye de Chaalis, mais la pénurie des fonds ne permettra pas de s'en occuper d'ici plusieurs années. » L'année suivante, les habitants offrent de solder une partie de la dépense (2).

L'ancien chemin « sinueux et enfoncé » de *Thieux à Juilly* a été refait en ligne droite, sur 12 pieds de large et en grès, en 1758, d'après un devis de 53,282 ll., dont MM. de Juilly, de Montarant et de Nantouillet ont accepté la moitié de la dépense. Ils protestent, en 1784, contre l'exclusion de l'État du roi de ce chemin dont l'entretien retombe à leur charge (3).



Pour les chemins de traverse, toute liberté était laissée aux paroisses de contribuer ou non à leur exécution. Cette règle souffrait néanmoins des infractions, ainsi que le fait s'est produit pour la ligne de *Moussy-le-Vieux à Moussy-le-Neuf* (4). En général, elles se soumettaient volontiers aux corvées imposées, le transport de leurs denrées étant d'un intérêt primordial pour elles. Sur une requête des paroisses

(1) Arch. nationales. F 14 208.
(2) Arch. nationales. F 14 210.
(3) Arch. nationales. F 14 208.
(4) Arch. nationales. F 14 201 B.

de Lésigny, Férolles-Attilly et Chevry, pour obtenir des lignes de communication avec les routes de Paris, l'ingénieur Agobert conclut : « Dans ce pays, vingt-deux fermiers ne peuvent se débarrasser de leurs denrées, à cause des mauvais chemins. Il est du bien général de rendre le commerce libre le plus qu'il est possible (1). »

§ II.

ROUTES DES CHASSES

Au siècle dernier, parallèlement à l'ouverture et à la restauration des grandes routes, s'est poursuivie la confection de voies carrossables dans les forêts du Gâtinais et de la Brie, pour la commodité des chasses royales. Plusieurs d'entre elles sont devenues depuis routes nationales ou départementales, telles que celles de Pontcarré à Coubert et de Fontainebleau à Melun, ou des chemins de circulation locale. Sous le règne de Louis XV, les entreprises de ce genre ont pris toute leur extension. Les forêts de Rougeau, de Sénart, de Crécy, de Brie et de Fontainebleau sont non seulement sillonnées de larges chemins pavés, mais encore reliées les unes aux autres, afin d'en faciliter l'accès aux équipages de la cour.

Forêt de Fontainebleau. — Lorsqu'il fallut assurer aux souverains, qui adoptèrent la résidence de Fontainebleau dès le XIIe siècle (2), le moyen d'arriver à leur nouvelle demeure plus directement que par l'ancienne route de Bourgogne, séparée du château par le marais de Changis, on ouvrit la route, appelée plus tard *des Ligueurs*, qui rejoignait la précédente à la Table-du-Roi. Elle existait déjà en 1304 et c'est par là qu'en 1562 le duc de Guise emmena de force

(1) Arch. nationales. F 14 201 B.
(2) E. Thoison. *Les séjours des rois de France dans le Gâtinais*, 38.

Charles IX de Fontainebleau à Paris (1). On sait que François Ier a pratiqué plusieurs percées, notamment dans la partie voisine de la Seine. En 1539, ce roi accorde l'entreprise de plusieurs chemins, au lieudit la Boissière, dont l'un délivré « à Jehan Méry, à la somme de trente livres parisis, comme plus offrant et dernier enchérisseur (2). » Sous Henri IV, lorsque s'introduit l'usage des voitures de luxe, on ouvre la *Route ronde* pour permettre aux dames de la Cour de suivre les chasses.

Ces chemins, ainsi que les grandes routes de Bourgogne et du Bourbonnais, semblent seuls devenir l'objet d'un entretien à peu près suivi jusqu'à la fin du XVIIe siècle.

Les grès de Fontainebleau fournissent des matériaux à pied d'œuvre. La rampe de la Croix d'Augas est pavée en 1640; quant aux routes d'Ury et de Melun, elles ne sont créées que de 1751 à 1758.

Louis XIV, désireux d'établir un réseau de routes de chasses, se préoccupe de rectifier les sinuosités des chemins existant et de les faire entrer dans un système de longues et droites avenues. Une ordonnance de 1668 interdit aux charretiers d'y pénétrer, la réparation de ceux utiles à la vidange de la forêt est mise en charge sur les ventes, l'entretien des autres donnée à l'adjudication pour 440 fl. (3). « Le roi s'étant fait représenter, dit une ordonnance du 28 septembre 1694, le plan de la *butte de Monceau* et voulant pour le plaisir de la chasse y faire ouvrir des routes et élargir celle qui traverse ladite butte, pour y passer aisément avec des carrosses, a ordonné qu'il sera fait une route de la largeur de 12 pieds à commencer au grand chemin de Bourgogne jusqu'à la garenne d'Avon. » Un arrêt de 1697 prescrit l'élargissement de la route allant du grand chemin de Nemours à celui de Montigny et la création « d'un tournant pour éviter la rapidité de la pente (4). » Bref, des arrêts de 1684, 1687, 1699, 1713 ordonnent l'ouverture de plus de 300,000 toises

(1) Domet. *La Forêt de Fontainebleau*, 7.
(2) E. Bourges. *Recherches sur Fontainebleau*, 402.
(3) Domet.
(4) Minist. des finances. *Inventaire des archives de S.-et-M.*

de chemins, d'une largeur de 12 ou 24 pieds. Il n'est pas inutile de remarquer que, de toutes les forêts de la contrée, celle de Fontainebleau a absorbé surtout l'attention de Louis XIV. Son successeur n'a eu ici qu'à compléter le réseau des voies carrossables. Le 29 mars 1729, alignement de la route de la Fosse-aux-Boullins à la Seine avec élargissement de douze pieds de chaque côté; en 1747, création d'une route des forts de Thomery à la Croix-de-Guise. L'ordonnance du 19 décembre 1724 prévoit l'ouverture de 60 routes nouvelles, les ordonnances du 5 mars 1748 et du 7 février 1771, celle de 20 routes de douze pieds. Plusieurs ont pour objectif d'assurer la communication de Fontainebleau et de la Seine, pour le service des coches d'eau, de même que l'arrêt de 1788, relatif à l'élargissement à 30 pieds de la route royale de Valvins aux bois de Montigny.

Bois de la Brie et forêt de Crécy. — Les plus anciennes routes de chasse, ouvertes dans les bois de la Brie, sont dénommées *routes de Louis XIII :*

1° Route *Mamelard,* d'Attilly à Pontcarré (1).

2° Route de *Bracq,* de la route précédente au parc de Croissy.

3° Route de la *Rucherie*, des étangs d'Armainvilliers à Ferrières.

4° *Le vieux pavé d'Ozoir,* vers Gretz.

Ce prince les avait fait construire, « lorsqu'il demeurait à Lésigny, » dit l'ordonnance du 2 mai 1762, prescrivant la réfection de ces chaussées, à peine reconnaissables du fait de l'abandon. La dépense de restauration était évaluée à 18,329 ll. (2).

Ce n'était qu'une partie du vaste programme, que s'était tracé Louis XV lui-même, désireux de relier les forêts de la Brie, de Crécy, de la Léchelle à Choisy-le-Roi, sur la Seine. Un arrêté du Conseil d'Etat du 31 décembre 1758 avait déjà ordonné le toisé et l'estimation des ouvrages nécessaires. Jean Renard et François Chaillou, premiers arpenteurs des

(1) Arch. départementales. *Plan d'Intendance d'Ozoir.*
(2) Arch. nationales. Z[1e] 309.

maîtrises de Paris et de Crécy sont chargés de cette entreprise, « entre le grand chemin de Melun et la forêt de Crécy, en partant du château de Choisy-le-Roi pour y revenir par Sucy, pour l'utilité des chasses du roi et la *sûreté* de sa personne (1). »

Le réseau à construire, en vertu de l'arrêt du 2 janvier 1759, se composait de seize routes de 36 et 24 pieds de largeur :

Continuation de la *route royale*, du parc de Gros-Bois au Rond-Buisson ; — ouverture au Rond-Buisson d'un carrefour de 10 toises de rayon ; — sur ce carrefour, ouverture d'une route allant à l'avenue du château de Puis-Carré et traversant les bois d'Hermières ; — création d'une route d'Ozoir à la Ferraudière (Pontcarré), par le Rond-Buisson ; — de la Brèche-aux-Loups (Ozoir) aux friches de Roissy ; — de l'étang de la Sionnerie au hameau de la Route ; — du même étang à la route des Princes ; — de l'abbaye d'Hermières à la route de Gretz ; de l'extrémité de la route de Puis-Carré à Mandegris ; — des étangs d'Armainvilliers à Ozoir ; — du carrefour de la route des Princes et de la Rucherie au pavé de Tournan ; — des Trambles (Armainvilliers) à la Marsaudière ; — du *village de Gretz aux terres de Chevry* ; — du *pavé de Pontcarré au parc de Coubert* (largeur 44 pieds) ; du *château de Coubert au grand chemin de Provins* (2).

Un arrêt du 7 mai 1765 accorde l'entretien de ces trois dernières chaussées, devenues de nos jours routes départementales, à l'entrepreneur Lesueur, pour sept années. D'une longueur de 10,282 toises ou 20,564 kilom. et d'une largeur pavée de trois mètres, elles sont comprises dans les baux des ponts et chaussées pour 41,380 ll., à titre de réparation du pavé, et pour 22,127 ll. comme entretien (3).

Dans le but de recueillir « tout l'avantage possible des routes, dont Sa Majesté a ordonné le rétablissement, » l'arrêt du 17 avril 1767 prévoit l'ouverture de 24 routes nouvelles, de 24 pieds de largeur, que le roi a tracées lui-même sur la

(1) Arch. nationales. F. 2369.
(2) Arch. nationales. Z^{1e} 310.
(3) Arch. nationales. F^{14} 215.

carte des bois (1). Dans ce nombre figure le prolongement de la route du parc de Conbert à Passy (Chevry) et du vieux chemin d'Ozoir à Tournan jusqu'aux limites des bois dépendant de l'archevêché de Paris, ainsi que le rétablissement d'une ancienne route d'Attilly au grand chemin de Brie-Comte-Robert. Enfin, un dernier arrêt de 1773 ajoute à ce réseau dix nouvelles routes et prescrit l'entreprise d'un grand fossé ouvert, destiné à assainir les bois de la Brie (2).

M. de Moras, ministre d'Etat, seigneur de Champrose, s'était hâté, en 1759, de faire reconnaître la position de diverses chaussées créées à ses frais, entre autres, du château de Mandegris à la Croix-des-Masselins. Distinction acceptée sous condition qu'il entretiendra ces chemins à ses propres dépens (3).

Nous avons vu qu'une grande voie, partant de Choisy-le-Roi, sur la Seine, permettait d'aborder la forêt de Crécy par Chevry, Gretz et Tournan. En 1735, on y avait ouvert une route de 60 pieds de large, du bois de Fauvinet par l'Obélisque à la route de Saint-Fiacre, du côté de Tigeaux. En outre, l'arrêt du 6 décembre 1755 prescrivit l'établissement d'un chemin de Tournan, par Neufmoutiers, au grand chemin de Meaux.

Forêts de Rougeau, de Sénart, *et autres*. — Les ordonnances de 1740 et 1749 concernent l'ouverture de 19 nouvelles routes dans la forêt de Rougeau, dont une du carrefour des 4 chênes « à la rivière où s'établit le bac du roy, lors des chasses, » une autre du carrefour du Grippet vers Croix-Fontaine, au bord de la Seine, et, en raison de son utilité à la maison de Croix-Fontaine, le roi « entend que le sieur Bouret (le fermier général) sera tenu de la moitié des frais (4). »

A la même époque, treize routes sont créées dans la *forêt de Sénart*, et, peu de temps après, dix-neuf dans les *buissons*, proches de cette forêt (5). Les propriétaires de bois reçoivent

(1) Arch. de S.-et-M. B 725.
(2) Arrêt des 9 et 21 mars 1773. Arch. nationales. Z^1e 309 et E 2494.
(3) Arch. nationales. E^{14} 310.
(4) Arch. du ministère des finances, t. 49.
(5) Arch. du Minist. des finances, t. 41.

en outre l'injonction de réserver de chaque côté des routes, lors de l'exploitation de leurs bois, une lisière de douze pieds, à peine de 1.000 ll. d'amende.

L'énumération d'ordonnances analogues pour les autres forêts semble superflue; il suffit d'en citer quelques-unes, qui témoignent de l'importance des percées entreprises durant cette période. L'arrêt du 28 juillet 1739 décide l'ouverture de douze routes de 18 pieds dans le buisson de Massouris et dans les bois de Livry et du petit Barbeau; celui du 2 avril 1761, d'une route à travers les bois de l'évêché de Meaux, pour « la communication générale du grand chemin de Meaux au parc d'en haut de Monceaux. »



L'établissement de ces routes de chasses, d'accès interdit par des barrières à tout voiturier, ne laissait pas de susciter parfois les plaintes des riverains. En vertu de la jurisprudence en usage, on n'accordait en général aucune indemnité pour l'expropriation des terres labourables; seuls, les possesseurs de bois en recevaient une, mais pour la superficie seule de leur propriété. Les localités redoutaient donc l'ouverture sur leur territoire des chemins de ce genre. L'arrêt de 1788, portant création de huit nouvelles routes de chasse dans les bois de Valence et de Villefermoy n'a pu recevoir son exécution complète. Des protestations si vives s'élevèrent de la part des cultivateurs intéressés que l'Assemblée départementale, en 1790, dut suspendre l'entreprise.

§ III.

PONTS.

Jusqu'au XVIIᵉ siècle, ainsi que nous l'avons exposé, les routes sont restées à l'état d'abandon : il n'en a pas été de même des ouvrages d'art. La nécessité s'imposait d'assurer la

traversée des cours d'eau; des documents authentiques montrent la succession des efforts combinés des localités, des seigneurs et du pouvoir royal en vue de la construction et de la restauration des ponts.

Ceux de l'époque gauloise ont dû être en charpente; les bois, dont la région était couverte, offraient les matériaux à pied d'œuvre (1). Sur la Seine, il semble qu'il n'existait que le pont de Melun (coupé à l'approche de Labiénus), car les Romains se seraient empressés de franchir le fleuve à Montereau, s'ils en avaient eu le moyen (2). Après la conquête et parallèlement à la construction des grandes voies impériales, des ponts en maçonnerie remplacent les ouvrages primitifs, mais, sauf pour le pont de Montereau sur l'Yonne, dont une arche du VIe siècle reste encore debout, aucun vestige n'a survécu, dans la contrée, de l'époque gallo-romaine. Sous l'action des ravages du temps et des guerres a disparu l'antique pont de Souppes, dont on disait au moyen âge : « nul n'est bon soldat, qui n'ait passé par le pont de Souppes ; » celui de Samois, non rétabli aujourd'hui, « l'un des plus beaux ponts de pierre sur la rivière de Seine, » dit Claude Hatton au XVIe siècle (3). Peu de temps avant sa destruction, pendant les guerres de religion, il a livré passage, en 1563, à l'armée du prince de Condé, envahissant la Brie.

Les ponts du moyen âge, fortifiés pour la plupart, remarquables par le nombre et le peu d'ouverture de leurs arches, étaient incommodes à la navigation. Les bateliers se voyaient à Melun souvent obligés de décharger leur cargaison pour avoir la possibilité de les traverser (4). Cet étroit débouché offert aux eaux de crue devenait aussi pour les ponts une cause fréquente de ruine.

La construction et l'entretien s'effectuaient à l'aide de droits de péage, soit accidentels, soit permanents, ces derniers venant parfois aggraver les premiers en cas de grosses répa-

(1) Viollet-le-Duc. VII. 222.

(2) P. Quesvers. *Les ponts de Montereau*, p. 1.

(3) *Mémoires*. I. 301. Samois est désigné sous le nom de Pont-à-Septmois, au XIVe siècle, dans les *Itinéraires* de Philippe-le-Hardi.

(4) Piganiol de la Force. I. 125.

rations. Les villes et les seigneurs paraissent avoir longtemps assumé le soin de la restauration de ces ouvrages. Dès le XIIe siècle, on voit figurer des droits de péage dans le rôle des fiefs de la chatellenie de Montereau (1). En 1275, Philippe-le-Hardi accorde à la ville de Melun le droit de percevoir un péage temporaire « *paragium ad certum tempus,* » en vue de la réparation de son pont. Les moines de Saint-Port, refusant de s'y soumettre pour la conduite de leurs vins, voient leurs bateaux saisis, et le roi les déclare contraints de payer ce droit (2).

Une ruine plus complète des ponts de Melun, vers 1280, en nécessita le remplacement et motiva de nouvelles difficultés. Le vicomte de Melun, voulant se soustraire à sa part contributive, Philippe-le-Hardi donna gain de cause à ses officiers de justice et, manifestant une autorité qui commençait à planer sur les autorités locales, le condamna à 100 ll. tournois (3). L'ordonnance de Charles VII, de 1415, prévoit la création « de maîtres chasbleurs » aux ponts de Melun et de Montereau. C'est au XVIe siècle que l'on voit s'affirmer plus nettement l'intervention de la royauté au sujet des ponts, dont le bon état n'intéresse pas seulement une ville particulière, mais la communication des provinces ; toutefois la participation financière du Trésor est encore chose rare. Ainsi, Louis XII, par un arrêt du 3 avril 1510, autorise les habitants de Meaux à édifier des maisons sur le pont entre la ville et le marché, à charge par eux de rétablir à leurs frais ce pont, qui menace ruine (4). Parfois, l'autorité royale impose une contribution extraordinaire non seulement sur la localité, mais sur toute la région environnante. Henri II, en 1554, donne mission au bailli de Meaux de procéder à la taxe d'une somme de 2,184 ll. sur les villes de Pommeuse et autres, situées sur la rivière du Morin, afin de reconstruire le pont de Tresmes. Cette répartition s'étend sur 62 villages ; préalablement un arrêt de la Cour des aides de 1553 avait prescrit à un

(1) D'Arbois de Jubainville. *Hist. des comtes de Champagne.* I. VII.

(2) Olim. I. 928.

(3) G. Leroy. *Histoire de Melun,* 162.

(4) Arch. départementales. G. 41.

commissaire de la cour de conduire une information sur la commodité de ce pont pour le public (1).

Les localités voisines ne se soumettaient pas toujours avec docilité au payement des contributions, dont elles n'apercevaient pas l'intérêt immédiat pour elles-mêmes. Des lettres patentes de 1568 ayant mandé aux baillis de Sens, Meaux et Nogent de faire un bail au rabais des réparations des ponts et chaussées de la ville de Bray, « comme nécessaires pour l'entretien du commerce et du passage des pais de Picardie, Soissonnais, Bourgogne, etc., » et de répartir, en un laps de trois années, le montant de 17,000 ll. dudit bail sur 94 bourgs et villages dans un rayon de quatre lieues à la ronde, Provins, taxé à 1,500 ll., et quelques autres localités refusent d'obtempérer à l'ordonnance, mais « un des principaux d'entre les habitants, ayant charge de leurs affaires publiques, est contraint » pour la communauté entière (2).

L'intervention énergique de l'Etat se manifeste aussi, quoique d'une façon irrégulière, pour assurer l'affectation du produit des péages à leur objet. François I[er] ordonne la saisie, à Bray, au préjudice de la duchesse de Nemours, « des deniers provenant des bateaulx montans et avalans par la rivière de Seine » et lui en accorde bientôt la remise, lorsqu'il a la preuve « que la dicte dame a faict mectre en bon et deue repparacion le pont et passage des bateaulx. »

Les droits de péage étaient parfois perçus pour le seul compte du Trésor royal, comme à Montereau, où ils semblent avoir reçu leur destination originelle (3), mais à la fin du XVI[e] siècle, les habitants se plaignent de l'état lamentable de leurs ponts et chaussées. Pour y remédier, Charles IX leur concède *un octroi*, c'est-à-dire l'autorisation de prélever deux deniers sur chaque muid de vin passant sous les ponts de Montereau, à charge d'en affecter le produit à l'entretien des ponts et des rues (lettres patentes du 29 décembre 1566) (4). Renouvelé de 6 ans en 6 ans et porté à 2 sols en 1635, ce

(1) Arch. départementales, H. 448.
(2) Arch. départementales, E. 964.
(3) P. Quesvers, *Les ponts de Montereau*.
(4) Arch. de Montereau, CC. 22.

droit d'octroi a persisté jusqu'à la Révolution. Le droit de péage, à Melun, sur les marchandises passant dessus et dessous les ponts, appelé « la grande arche de Melun, » appartenait pour deux tiers au roi et pour l'autre partie au vicomte. Le muid de blé payait 8 deniers (1). L'octroi, accordé à Moret en 1582, avait aussi comme but de faire face « aux réparations les plus nécessaires à la sûreté du passage du pont, » ainsi qu'à celles des pavés et des murailles. Mais bientôt, ce droit, détourné de son objet, devient affecté aux réparations du château et à l'ornementation de la ville (2).

Bien peu de ponts étaient exempts de la servitude du péage et, à la fin du XVIIᵉ siècle, malgré la révocation par le roi, en 1660, de tous les péages établis depuis son avènement, malgré la tentative de Colbert pour supprimer tous ceux dont des titres authentiques ne justifieraient pas l'existence (3), l'intendant Phélypeaux peut en dresser une statistique importante. Qu'il suffise de citer les principaux :

Election de Melun. Péage royal de Melun d'un produit de 7.000 ll. et péage du comte de Vaux, de 3,000. — *Election de Nemours.* Péage de Nemours, de 2,600 ll. au duc de Nemours et à l'abbé de Barbeau ; — de Dordives, de 700 ll., à Notre-Dame-de-Sainte-Croix d'Orléans. — *Election de Meaux.* Péage de 8.500 ll. concédé par le roi pour soixante ans, en 1660, à l'entrepreneur du pont de Cornillon. Les bateaux payent 12 sols par toise. — Péage royal de Trilport de 2.700 ll. — ceux de Lizy, Tresmes, La Ferté-sous-Jouarre appartiennent aux seigneurs. — *Election de Nogent.* Le seigneur de Bray a un droit de péage, d'un produit de 500 ll., sur les bateaux et les trains de bois, qui passent sous le pont, et sur les charrettes qui passent dessus. — *Election de Montereau.* Octroi de 2 deniers sur chaque muid de vin passant sous les ponts de Montereau ; appartenant au roi et à la ville, il est affermé 2.600 ll. — A Moret, octroi d'un sol par muid, dont la moitié revient à la ville ; il s'élève à 300 ll. (4).

(1) Arch. départementales, E. 1993.

(2) Archives de Moret. CC. 30.

(3) Corr. des Cont. gén. I. 543.

(4) De Boislisle. *Mémoire des Intendants.*

Chose singulière, à Coulommiers et à La Ferté-Gaucher, les péages, minimes il est vrai, sont seigneuriaux, et cependant ces deux villes doivent entretenir les ponts sur leurs propres deniers.

Les droits de péage, qui avaient eu pour origine et pour but la construction et l'entretien des ponts et chaussées, étaient devenus sans objet, depuis que l'Etat s'occupait des routes et qu'il contraignait, en cas de nécessité, les communautés à y travailler (1). L'intervention du pouvoir central s'affirme de plus en plus prédominante. Des architectes-commissaires sont chargés d'aller procéder sur place aux expertises des travaux et le budget des ponts et chaussées, bien que modeste encore, assure des ressources déterminées. L'architecte Chamois, délégué par Colbert, en 1665, pour visiter les ponts de Meaux, reçoit « mission de conclure des marchés avec des entrepreneurs de la ville (2). » Le payement des dépenses se fait tantôt exclusivement sur les fonds du Trésor, tantôt à la charge des villes et des contrées voisines, mais avec la participation comme autrefois de l'Etat. Le rétablissement du pont de Bray, en 1686, sur un devis de 23,500 ll. s'effectue, selon les conclusions de l'Intendant, à l'aide des ressources suivantes : 10,350 ll. de la ville de Bray, 7,150 ll. fournies par les Élections et villes de Provins, Sens et Nogent, 6,000 ll. que le roi voudra bien accorder (3).

L'état des ponts et chaussées de l'année 1700 porte la mention : « pour les ouvrages faits par augmentation au pont sur la Marne de La Ferté-sous-Jouarre, dont Sa Majesté a résolu de faire fonds, à compte de 4,361 ll. à quoi la dépense est évaluée, le surplus montant à 2,361 ll. devant être imposé l'année prochaine sur les Elections de Meaux, Coulommiers et Rozoy (4). »

Ces exemples ne doivent cependant pas créer une illusion, l'état des ponts de la contrée, jusqu'au milieu du XVIII[e] siècle, est lamentable. La Brie et le Gâtinais possèdent une cinquan-

(1) Babeau. IV, ch. II.
(2) Clément. *Correspond. de Colbert.* IV, 420.
(3) De Boislisle, p. 683.
(4) De Boislisle. *Mémoire des Intendants,* 691.

taine de ponts, dont trente en maçonnerie, cinq dont les piles seules sont de pierre, douze en charpente, onze en ruines ou inutilisables. La plupart des ouvrages encore debout exigent des réparations importantes, tels que ceux de Meaux, Nemours, Crécy, ces derniers cependant à l'entretien du roi.

Au XVIIIe siècle, concurremment avec la restauration des routes, on entreprend la reconstruction de la plupart de ces ouvrages d'art. Les pages suivantes donnent un aperçu des travaux accomplis.

Fleuve de Seine. — Il n'existe sur ce fleuve, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, que les ponts de Melun, de Montereau et de Bray, celui de Samois n'ayant pas été rétabli après sa destruction sous la Fronde.

Ponts de Melun. — Leur origine remonte à l'époque gauloise. Primitivement de bois, ils sont reconstruits en pierre, à l'époque gallo-romaine, et restaurés en 1280, à l'aide d'un péage, autorisé par le roi. Défendus à leurs extrémités par la Porte Cocquerée, le Petit et le Grand-Châtelet, l'un et l'autre se composaient de huit arches et portaient des moulins. L'abbaye de Saint-Père abandonne au roi, en 1210, ceux qu'elle possède sur le *Pont-aux-Fruits* ainsi que le cours de l'eau. Le pont sur le grand bras, rétabli en 1679, au moyen des matériaux de l'ancien château royal, a porté des moulins jusqu'en 1837.

A la veille de la Révolution, le Pont-aux-Fruits tombe en ruines et Perronet propose de le reconstruire d'une seule arche cintrée de 150 pieds, en grès de Fontainebleau « plus dur que la pierre de Saillancourt. » Il garantit le succès, si l'on conduit avec habileté les deux opérations de la pose des voussoirs et du décintrement. Ce projet, par sa hardiesse et aussi par le devis de 1,266,000 ll., déconcerte l'administration départementale. Ce n'est qu'en 1837 que les deux ponts ont été rétablis ; le Pont-aux-Moulins a même été l'objet, en 1871, d'une nouvelle reconstruction (1).

Pont de Samois. — Le plus beau de la région, ce pont

(1) Olim. I. 928. — Leroy. *Hist. de Melun.* — Teulet. *Layettes du Trésor des Chartes,* I. 349. — Corresp. des Cont. gén. I. 1096. Arch. nationales. F 14 191.

existait déjà au XIIe siècle (1); rompu pendant les guerres de religion, il a vu sa ruine définitive sous la Fronde. Il portait de nombreux moulins. Samois, d'importance minime aujourd'hui, avait autrefois le titre de ville (2).

Pont de Montereau. — Cet ouvrage, dont les piles seules étaient de pierre, s'entretenait à l'aide d'un péage et, après 1566, d'un octroi; au XVIIe siècle, il a failli devenir pont-levis. Perronet a édifié le pont actuel, en 1753, sur un devis de 263.000 ll. (3).

(Arche marinière détruite en 1814, restaurée en 1822.)

Pont de Bray. — Au XVIe siècle, il porte de nombreux moulins; reconstruit, en 1568, au moyen d'une imposition sur la région environnante, et de nouveau, en 1686, à l'aide, en partie, de l'aliénation des biens communaux de Bray (voir plus haut), il doit à Perronet, en 1760, sa réédification définitive. Il se compose de 19 arches, dont 12 très anciennes (4).

(L'arche métallique de 1873 remplace l'arche détruite en 1870, et auparavant en 1814.)

Rivière d'Yonne. — *Le pont de Montereau,* qui remonte au VIe siècle, a été élargi au XVe siècle, époque où l'assassinat du duc de Bourgogne le rendit tristement célèbre. Sous la Fronde, en 1652, le gouverneur détruit deux arches et, en 1724, ce pont devient l'objet d'une importante restauration. Il ne possède plus qu'une arche gallo-romaine, la première sur la rive gauche (5).

Rivière de Marne. — Indépendamment des ponts de La Ferté, Trilport, Meaux et Lagny, on se servait, au XVIIIe siècle, pour le passage de la Marne, des bacs de Luzancy, Fay, Tancrou, Mary, Isles-les-Villenoy, Trilbardou, Annet, dépendants des seigneurs de ces paroisses.

Pont de La Ferté-sous-Jouarre. — Emporté par la crue

(1) Date due à l'obligeance de M. Henri Stein.

(2) Arch. départementales. E. 1466.

(3) Arch. nationales. F 14 195. — Arch. départementales. II. 328. — Corresp. des Cont. gén. I n° 1834. — P. Quesvers. *Les ponts de Montereau.*

(4) Arch. départementales. E. 965. — Arch. nationales. F 14 195.

(5) P. Quesvers. *Les ponts de Montereau.*

de 1684, cet ouvrage est rétabli en bois et cintré « à la façon de Bruand. » Reconstruit en 1699 par l'ingénieur Romain, au moyen d'une imposition sur les Elections voisines, il est de nouveau détruit par les eaux, en 1783. Un arrêt de l'année suivante en prescrit la restauration, sur un devis de 79,000 ll. et avec cinq travées de charpente, au moyen de la concession à l'entrepreneur d'un péage d'une durée trentenaire. Le maintien de ce droit en 1790 provoqua des troubles à La Ferté et le département intervint, en exprimant que l'existence d'un tel droit « ferait abandonner la route d'Allemagne (1). »

Trilport. — De tout temps, on a traversé la Marne à cet endroit, l'étymologie de Trilport (*trajectus*, passage), l'indique avec clarté. Un pont de bois de 12 arches a remplacé le bac peu avant 1646 (2). *(Reconstruit en 1815.)*

Le pont de Meaux, dont l'origine se rattache à la création de la voie romaine de Senlis à Auxerre, a subi une restauration, en 1302, par les soins de l'évêque de Meaux et du comte de Champagne. Entretenu d'abord par un péage et, au XVIe siècle, par les propriétaires autorisés à y construire des habitations, il est l'objet, au XVIIe siècle, de la visite d'un architecte du roi et réparé. Il se composait à cette époque de huit arches, dont trois de bois. A la fin du XVIIIe siècle, il menace encore ruine et un rapport de l'ingénieur Perronet attribue ces dégradations permanentes à la qualité tendre de la pierre; la reconstruction en est évaluée à 530,000 ll. (3). *(Réédifié en 1793-1816.)*

Trilbardou. — Ce nom, comme Trilport, indique ici un passage de haute antiquité, sur la voie romaine de Paris à Meaux. Rompu en 862, sous l'invasion des Normands, et rétabli par Charles-le-Chauve, cet ouvrage est détruit de nouveau sous les guerres de religion, en 1567. Au XVIIIe siècle, un bac remplaçait le vieux pont (4).

(1) Arch. nationales. F 14 199.

(2) *Mémoires de Dubuisson-Aubenay* (bibl. Mazarine).

(3) Arch. nationales. F 14 195. — Arch. départementales. G. 41. — *Corresp. de Colbert*, t. IV, 420.

(4) *Mémoires de Claude Hatton*, 435. — Duplessis. *Histoire du diocèse de Meaux*. I. 86.

Le pont de Lagny, de sept arches en charpente et soumis à un péage, était si mal entretenu, au XVII[e] siècle, qu'il se rompit trois fois. Le roi en concéda la reconstruction, en 1730, au moyen d'un péage d'une durée perpétuelle. (*Réédifié en 1858-1871.*)

RIVIÈRE DU LOING. — *Le pont de Souppes* remonte à l'époque romaine ; au XVII[e] siècle il était en ruines et abandonné. En 1703, on rétablit l'arche marinière. Quelques parties de ce pont remontent au XV[e] siècle. (*Elargi et restauré en 1887.*)

Le pont de Grez, dont l'origine est très reculée, est signalé déjà à la fin du XVII[e] siècle comme en ruines.

Nemours. — La tradition rapporte que « le grand pont » a été refait sur les ruines d'un plus ancien, détruit par les Navarrais, dans le temps où la ville de Nemours appartenait à Blanche de Navarre. Très bas, comme tous les ponts de cette époque, il est coupé, en 1646, pour livrer passage aux orangers amenés de Nevers au château de Fontainebleau. Réparé au moyen du doublement du péage, il reste en mauvais état durant le siècle, « la maîtresse arche est en péril. » Emporté par l'inondation de 1770, il n'est reconstruit qu'en 1795, sur les plans de Boistard et à l'aide des prisonniers autrichiens. Le pape Pie VII l'inaugure en 1804 (1).

Moret. — Très ancien pont, composé de cinq arches, restauré par la ville en 1582, sur les deniers de l'octroi concédé aux habitants. Une reconstruction a lieu en 1699 (2). (*Restauré et élargi en 1852.*)

Château-Landon. — La voie romaine de Sens à Orléans traversait, sur le territoire de Château-Landon, le Loing sur un long pont de pierre, dont il ne reste que cinq arches. Détruit en 1572, ce pont a été reconstruit en 1892, *et les cinq anciennes arches restaurées*.

A Château-Landon, sur le Fusain, deux anciens ponts de pierre, dont certaines parties du XIV[e] siècle. (*Restaurés en 1855* (3).

(1) Eug. Thoison. *Les rues de Nemours*. — De Boislisle. *Mémoire des Intendants*.

(2) Arch. de Moret. CC. 30.

(3) Rapport de l'ingénieur en chef, 1892. *Statistique des ponts*.

GRAND-MORIN. — Le pont de bois *de La Ferté-Gaucher* se trouvait déjà en mauvais état, lorsque les grandes eaux l'emportèrent vers 1750. Sur la requête des échevins, Perronet présente, en 1754, le projet d'un ouvrage en maçonnerie, à établir sur l'emplacement de l'ancien; le devis de 43.726 ll. prévoit la construction de deux arches de quatre toises d'ouverture, d'une pile de six pieds d'épaisseur et deux culées de sept pieds; la pierre de taille prise aux roches de Bellot et les moellons provenant des portes de la ville (1). Ce pont, destiné en principe au passage de la route d'Allemagne projetée, est établi en 1755 et l'inscription suivante rappelle la cérémonie de la pose de la première pierre :

Du règne de Louis XV.

Sous la direction général des ponts et chaussées de Mgr Moreau de Sechelles, controlleur général des finances et ministre d'Etat, Mgr de Trudaine, conseiller d'Etat, intendant des finances, ayant le détail des ponts et chaussée, Mr Perronnet, inspecteur général, et Mr de Fonblanche, inspecteur des ponts et chaussée.

Cette pierre a été possée par le sieur Jean Antoine le Sueur, entrepreneur des ponts et chaussée de la généralité de Paris, et M^le Marie Françoise Guyot, bourgeoise de cette ville.

Le 25 aoust 1755 (2).

Après une durée exacte de cent ans, ce pont a été détruit par la crue de 1855.

Saint-Siméon. — Le « pont de la Vanne, » construit en charpente, en 1754, et composé de 5 travées sur quatre piles de maçonnerie, avec ouverture de onze pieds huit pouces, est rétabli en 1774, malgré le refus des habitants de concourir à sa restauration (3).

(1) Arch. nationales. F^14 194 et 210.

(2) La transcription de cet intéressant document, reproduction d'une plaque de cuivre trouvée dans les ruines du pont, nous est obligeamment communiquée par *M. le député Delbet,* maire de La Ferté-Gaucher.

(3) Arch. nationales. F^14 192.

Coulommiers. — L'ancien pont sur la fausse rivière comprenait six arches de sept à douze pieds d'ouverture; en 1758, on projette de lui substituer, d'après un devis de 17.412 ll., un pont de deux arches de dix-sept pieds d'ouverture pour donner aux eaux un plus large débouché. La pile devait être de cinq pieds d'épaisseur et chacune des culées de six pieds, le milieu de la pile porté au delà du milieu de la fausse rivière, afin d'en redresser le canal. Le grès des roches de Saints a servi à sa construction (1).

Mouroux. — Le « pont de Boulogne » de trois arches, édifié, en 1768, sur un devis de 47.479 ll. (2).

Pommeuse. — Le pont de Pommeuse et celui de Tresmes, de haute antiquité l'un et l'autre; le premier servait de passage à la voie romaine de Sens à Meaux; les lettres patentes de Henri II ont prescrit la reconstruction du second, en 1553, avec la participation pécuniaire de 62 villages.

Les deux étaient de pierre et composés de sept arches.

Crécy, à la fin du XVII[e] siècle, ne possède que des ponts de bois, reconstruits en 1757, à l'aide d'un péage (3).

Couilly. — Dès le XIII[e] siècle est mentionnée l'existence d'un pont de pierre, tenu à péage par l'abbaye de Pont-aux-Dames. En 1757, la famille de Ménage, propriétaire du droit de passage, propose de remettre le pont au roi, moyennant 4.500 ll. (4).

Condé. — En 1752, est reconstruit un pont en charpente, de douze toises de long en trois travées. Le devis prévoit que les palées seront composées chacune de cinq pilotis ronds de vingt-six pieds de longueur et douze pouces d'épaisseur, ferrés au bout d'un fer à quatre branches (5).

Sur le Grand-Morin existaient encore au XVII[e] siècle le pont de bois d'*Esbly*, de six arches, le pont de pierre de *Guérard*, reconstruit en 1755, celui de *Jouy-sur-Morin*, de pierre, également de quatre arches.

(1) Arch. nationales. F 14 195, 210.
(2) Arch. nationales. H. 4122.
(3) Arch. departementales. E. 1735.
(4) Arch. nationales. F 14 196. — Berthaut. *L'abbaye de Pont-aux-Dames.*
(5) Arch. nationales. F 14 201 A.

Petit-Morin. — Phélypeaux ne cite que le pont de pierre de *Condetz*, de trois arches. En 1775, est construit celui de *Villeneuve-sur-Bellot*. Ceux de *Saint-Cyr* et de *Verdelot* existaient à cette époque (1).

Yères. — Le pont de *Rozoy*, de deux arches, établi en 1785 sur un devis de 63,747 ll., a été placé à 180 mètres de l'ancien, au moyen d'un lit nouveau creusé pour la rivière. Construit en grès et piloté sur 16 pieds de profondeur (2).

Le projet prévoyait aussi la reconstruction des ponts de *Boitron* et de *Nesles*.

Le pont de *Chaumes*, de cinq arches, remonte à 1651.

Yèbles. « Le pont des seigneurs, » jusque-là entretenu par un péage, a dû être refait vers 1750, au moment de la restauration de la route de Paris en Champagne.

Soignolles. Pont reconstruit, en 1770, à l'aide de la corvée des habitants et de ceux des localités voisines (3).

Le pont de Courpalay date de 1767 ; celui de la Madelaine, à Tournan, de 1752 ; le pont de pierre de Crouy, établi à l'aide de 316 journées de corvée, a été remplacé, en 1782, par un pont de charpente, dans l'intérêt de la navigation (4).

L'Intendant Phélypeaux, à la fin du XVIIe siècle, mentionne deux ponts à Claye, dont l'un de pierre, sur la Beuvronne, un pont de bois à Lizy et un autre à Etrepilly, sur la Thérouanne. La mention historique d'un pont sur l'Almont, se rencontre déjà au XVe siècle (5).

* * *

Parmi ces ouvrages d'art, plusieurs existent encore et semblent braver les ravages du temps. Il n'est pas sans intérêt d'indiquer la composition du mortier, qui a servi à l'assemblage des matériaux. Le devis de la construction des ponceaux

(1) Arch. départementales. C. 308. E. 14, 15.
(2) Arch. nationales. F 14 190.
(3) Arch. nationales. H. 2117.
(4) Id. F 14 199, 195, 192.
(5) Arch. départementales. H. 2.

de la route de Chaumes à Meaux, en 1752, porte : « Le mortier ordinaire sera composé d'un tiers de chaux éteinte et de deux tiers de sable graveleux et sec. Dans celui qui sera employé aux rejointements et au pavé, il entrera deux parties de chaux et trois de ciment, de tuile et de brique. Le tout sera broyé à force de bras et incorporé ensemble sans eau. » Le devis du pont de Coulommiers, de 1758, mentionne la même composition de mortier; quant au ciment, il devait être de tuile et non de brique, avec deux parties de chaux (1).

Prix de Construction des Chaussées.

Il est difficile d'établir un rapprochement exact entre les prix actuels et ceux d'autrefois, en raison notamment de la ressource de la corvée, mise à la disposition des entrepreneurs de l'ancien régime.

Chaussées d'empierrement. — Selon le devis de 1749, pour la construction de la route de Meaux à Trilport, le prix du mètre courant sur 6^{m}65 de large, 20 pouces d'épaisseur à la bordure, 30 pouces au milieu, s'élève à 12 ll. 5 sols ou à 1 fr. 80 le mètre superficiel (2). Le devis de 1787, relatif au chemin de Melun à Nangis, atteint 160,050 ll. pour une longueur de 25,626 mètres, la chaussée empierrée ayant une largeur de 4 mètres et une épaisseur de 18 et de 12 pouces. Le prix du mètre courant est de 6 ll. 5 s., ou de 1 fr. 50 le mètre carré (3).

Chaussées pavées. — L'entreprise du chemin de Saint-Mesmes à Claye, long de 4,300 mètres, large de 12, et d'une surface pavée de 4 mètres de largeur, est concédée moyennant 49,790 ll. Le prix du mètre courant de pavage atteint environ 11 ll. 12 sols, et celui du mètre superficiel à 2 fr. 90 (4). Le prix du mètre courant de la chaussée de grès de Meaux à Trilport, s'élève, en 1749, à 11 ll. 3 sols ou à 3 ll. 70 le mètre carré.

(Le prix moyen actuel du mètre superficiel d'une chaussée empierrée est de 5 fr., d'une chaussée pavée de 14 fr.) (5).

(1) Arch. nat. F 14 215. (2) F 14 208. (3) F 14 199. (4) F 14 210.

(5) Renseignements dus à l'obligeance de MM. Bazin et Adlof, chefs du bureau de M. l'Ingénieur en chef.

L'ASSEMBLÉE PROVINCIALE DE L'ILE-DE-FRANCE

Lorsque l'Assemblée provinciale, créée en 1787, a assumé le soin d'une partie des ponts et chaussées, la Généralité de Paris se trouvait divisée, pour les travaux publics, entre les trois inspections de Versailles, Compiègne et Fontainebleau, chacune sous la direction d'un ingénieur en chef. L'Intendant disposant d'une ressource de 172,000 ll. sur les fonds de charité et de 458,000 ll. de prestations en argent (1), l'Intendant des finances, d'autre part, chargé des ponts et chaussées, d'un subside du Trésor de 806.000 ll. (2), la dotation des routes de la province entière atteignait environ 1,500,000 ll., somme dont le pouvoir peut être considéré comme triple de la valeur actuelle. Aujourd'hui, les voies importantes des quatre départements, démembrés de l'Ile-de-France, absorbent plus de douze millions. Le rapprochement des chiffres permet de se rendre compte du progrès accompli.

En 1787 s'effectuait une innovation considérable, non sans analogie avec le projet conçu aujourd'hui par l'Etat de remettre aux départements l'administration de l'ensemble des voies publiques. Le gouvernement de Louis XVI, maintenant sous son autorité les grandes routes de la capitale aux frontières, abandonnait les autres à la gestion provinciale. L'assemblée de l'Ile-de-France, nouvelle venue à la direction des affaires publiques, se trouva donc, dès sa première session à Melun, sollicitée par l'examen de nombreuses difficultés, afférentes au régime à adopter pour l'entretien et le perfectionnement du réseau, créé sous Louis XV.

Chargée de la répartition de l'impôt, relatif aux dépenses de la voirie, l'Assemblée ne crut pas opportun d'accéder au désir exprimé par le roi de voir la contribution proportionnée au degré d'intérêt des diverses routes pour les municipalités et les départements. La variabilité de l'impôt, conséquence de la

(1) Procès-verbaux de l'Assemblée provinciale, p. 223.
(2) *Ibid.*, 297.

mise en pratique des vues du gouvernement, lui parut contenir en germe une cause permanente d'inquiétude pour le contribuable. Elle adopta donc le principe de l'uniformité de l'assiette pour l'entretien du réseau. Quant aux voies nouvelles, les localités intéressées supporteraient la majeure partie de la dépense, mais bénéficieraient d'un subside proportionnel sur les fonds de la province.

Le mode en usage pour l'entretien des routes avait suscité les plus vives critiques; chacun souhaitait la réforme d'errements condamnés, en premier lieu la suppression de l'obligation imposée aux entrepreneurs de fournir des cautions, pour une valeur importante, clause tout à l'avantage de quelques personnalités, dont la fortune et le crédit assuraient le succès. Sous l'ancien régime, en effet, trois ou quatre entrepreneurs, toujours les mêmes, se partageaient l'entretien du réseau de la Généralité, parmi eux, Faure de la Pérouse et Cuguières. Le premier obtient, en 1763, le bail pour neuf ans de l'entretien des grandes routes de Paris en Champagne, par Nangis, jusqu'à Mormant, de Bourgogne, par Melun, jusqu'à Montereau, de Lyon, depuis Moret jusqu'à Sens, enfin de tous les *embranchements et branches*. L'adjudication de cet ensemble de 234 kilomètres lui est consentie pour le prix annuel de 60,800 ll., à charge par le concessionnaire de relever, chaque année, 9,237 toises carrées ou un vingtième des grandes routes. L'indemnité paraît minime pour un aussi vaste développement de chaussées, mais le système de la corvée mettait une main-d'œuvre, pour ainsi dire indéterminée, à la disposition de l'entrepreneur. Malgré cette puissante ressource, les conditions des baux étaient trop souvent éludées, au grave préjudice de la restauration des chaussées (1). Les entrepreneurs de l'inspection de Meaux, Fleurent, Millet et Cuguières, sommés, en 1787, par le *Bureau intermédiaire* de Rozoy de s'expliquer sur une violation flagrante des clauses de l'adjudication, relatives au rechargement des routes, allèguent, comme excuse, l'existence entre l'Intendant des finances et eux-mêmes d'une convention particulière, atténuant le caractère trop onéreux des traités,

(1) Arch. départementales. C. 253. C. 270.

notamment de l'obligation de l'emploi de huit pouces cubes de pierre par toise (1). Le contraste entre les prescriptions écrites et les déclarations des intéressés surprenait péniblement les nouveaux administrateurs, qui devaient considérer l'acte souscrit comme seul authentique et n'accorder nulle valeur aux allégations verbales. Ils consentirent néanmoins à l'abandon de légitimes revendications et à la résiliation pure et simple des contrats. Mais de telles révélations ne restèrent pas étrangères à la décision de l'Assemblée provinciale de morceler les adjudications. Sans renoncer à certains gages de garantie, tels que la solvabilité, elle s'inspira de sentiments démocratiques, en diminuant l'importance des lots adjugés. Ce même principe prévalut, en 1791, au sein du Conseil général de Seine-et-Marne, qui limita le maximum des lots à douze kilomètres. Un autre moyen d'assurer l'indépendance de l'entrepreneur, jusque-là créature à la dévotion de l'administration, était la restriction du pouvoir discrétionnaire exercé par le corps des ingénieurs en vertu du droit de régler à sa fantaisie le payement des acomptes et de modifier à son gré, sans indemnité, les devis des travaux d'art, en cours d'exécution.

Le régime des travaux publics offrait bien d'autres abus, qu'il suffise de mentionner l'errement suivi dans les expropriations. Imbu de la nécessité de faire prévaloir l'intérêt public sur tout autre considération, l'État conservait l'usage de refuser une indemnité aux propriétaires de terres labourables. Pour les prés, les vignes ou les bois, il dédommageait *quelquefois* non de la totalité de la surface expropriée, mais de la différence de la valeur de ces biens et d'une terre. Or, si le passage d'une grande route pouvait devenir une cause de plus-value pour la propriété, ne pouvait-il pas enlever un bien presque en entier, ou du moins causer un grave préjudice? Cette considération provoqua l'abandon d'un usage aussi barbare, « attendu qu'une administration fraternelle doit non seulement être juste, mais douce et secourable (2). »

(1) Arch. départementales. C. 253.
(2) Délib. de l'ass. provinciale.

La réforme projetée de confier le soin des ponts et chaussées à la province eût été complète, si l'État n'était pas resté investi de la direction des grandes routes royales. Contre cette restriction l'Assemblée s'éleva avec énergie, la déclarant contraire à l'un des objets essentiels de son institution. Une conséquence de cette division de l'autorité et des ressources ne serait-elle pas en outre d'obliger la province à entretenir, parallèlement avec l'État, un personnel chargé du réseau secondaire ? Ne semblait-il pas préférable d'unifier le service, tel qu'il existe aujourd'hui en Seine-et-Marne, avec la centralisation dans une seule main de l'ensemble des travaux publics ? Tel était le sujet des préoccupations de l'Assemblée, qui prenait part pour la première fois, dans l'Ile-de-France, à la direction des affaires. La décentralisation dans cette province constituait un fait nouveau, et les hommes, chargés de l'application du nouveau régime, hésitèrent longtemps avant l'adoption de la résolution suivante :

« Si vous jugez convenable de vous adresser au magistrat chargé du département des ponts et chaussées pour le choix des ingénieurs et même des entrepreneurs, nous ne pensons pas cependant qu'ayant ainsi recours aux lumières des coopérateurs de cette administration vous puissiez vous interdire tout examen des objets, plans et devis. Vous avez dû remarquer que, dans des entreprises de ce genre, quelques ingénieurs ont quelquefois beaucoup sacrifié à leur réputation, en donnant à des ouvrages publics une élégance trop recherchée, aux dépens peut-être de la solidité. Nous profitons d'ouvrages publics très anciens, parce que ceux, à qui nous en sommes redevables, ont voulu leur donner une solidité capable de lutter contre les ravages du temps. »

Le *Bureau intermédiaire* de Meaux, dans une conclusion plus catégorique, où il critiquait le double rôle que l'ingénieur de son ressort devait remplir, celui d'agent de l'État et d'agent de l'Assemblée provinciale, exprima le désir de disposer exclusivement du personnel (1). Le besoin de l'autonomie était universellement ressenti. Lorsque l'Intendant des ponts et chaussées demanda l'autorisation d'utiliser les services des

(1) Arch. départementales. C. 253.

ingénieurs attachés à la province, l'Assemblée de l'Ile-de-France agita le spectre de l'indépendance que ces fonctionnaires pourraient conquérir, au grave préjudice de l'entretien du réseau local. Elle décida en conséquence de choisir, comme son subordonné, un homme de l'art, capable de contrôler les devis des sous-ingénieurs, mais, sans oser s'arrêter à une nette détermination, elle se borna à dire : « Il sera statué sur l'établissement de la personne chargée du détail des ponts et chaussées. » Le fait saillant, toutefois, qui se dégage de ces délibérations, est le désir de l'Ile-de-France d'obtenir la direction intégrale du service des ponts et chaussées ainsi que la pleine disposition des ressources. Les graves événements politiques, survenus peu après, ont ajourné la réalisation de ces projets.

*
* *

A la Révolution, une nouvelle organisation s'établit, caractérisée par la centralisation entre les mains du Ministre de l'intérieur de l'administration des routes; réforme purement théorique, car, au milieu de la tourmente, le soin des voies publiques est complètement délaissé, au moment même où les transports de guerre, qui doivent les sillonner pendant vingt ans, constituent une cause grave de détérioration. La perspective de la paix continentale, en 1797, engage le Directoire à lancer une proclamation pour solliciter le concours volontaire de tous dans l'œuvre de restauration des chaussées. Cette tentative aboutit à un échec complet et la résurrection des péages, sous forme de droit de passe, devient aussi une source d'abus et de réclamations.

Le Directoire de Seine-et-Marne s'est préoccupé, à juste titre, de remédier à une telle situation ; la subdivision des lots d'adjudication pour l'entretien, le convertissement en empierrement des chaussées en blocage, le classement des routes selon leur degré d'importance, telles sont ses principales mesures. Animé du désir de faire œuvre prompte et utile, il essaya de provoquer l'exécution immédiate de diverses entreprises. La lenteur mesurée et méthodique des ingénieurs

de l'ancien régime s'accordait peu avec les nouvelles méthodes. Déplorant la précipitation apportée dans l'étude de certains projets, Perronet déclara aux administrateurs de Seine-et-Marne « que les exécuter sans devis, c'était se condamner à les faire en régie (1). » Le grand ingénieur, qui n'avait dirigé que des ouvrages mûrement étudiés, ne pouvait se résigner, sur la fin de sa carrière, à la mise en pratique d'un système, à ses yeux déplorable. Le défaut de ressources financières devait, à bref délai, seconder ses vues, au-delà de son désir, et entraîner, comme conséquence, non un ralentissement, mais une suspension des travaux complète.

Le rétablissement des voies publiques et l'extension du réseau ne reprendront faveur qu'à la fin du premier Empire.

(1) Arch. nationales. F 14 215.



TABLE DES MATIÈRES



MELUN. — IMP. Vᵉ DROSNE, IMPRIMEUR DU CONSEIL GÉNÉRAL.



CARTE DES GRANDES ROUTES
de SEINE-ET-MARNE
au XVIIIe Siècle.
Dressée d'après les itinéraires anciens et
les Archives des Ponts-et-Chaussées.
Voies Romaines.
Voies Romaines abandonnées comme Itinéraires à grande distance.
Voies du Moyen-Age.
Itinéraires abandonnés.
Voies plus modernes.
Voies en projet.
Les dates sont celles de la restauration des voies anciennes ou de la création des autres.
Echelle de 1/250.000
0
5
10
15 Kil.
Imp. DOUARCHE. Melun.
PARIS
Gonesse
Le Bourget
Pantin
Bondy
Livry
Villeparisis
Claye
Dammartin
Le Mesnil
St Mard
St Mesmes
Louvres
Le Plessis-Belleville
St Pathus
St Soupplets
Monthyon
Barcy
Chambry
Varreddes
Gué à Tresmes
Lizy-sur-Ourcq
Gandelu
Coulombs
CHÂTEAU-THIERRY
Montreuil
Nanteuil
Luzancy
MEAUX
Trilport
St Jean-les-deux-Jumeaux
La Ferté-s-Jouarre
Jouarre
Bussières
Montmirail
Fresnes
Annet
Trilbardou
Lesches
Quincy
Coulommes
Thorigny
Pomponne
Lagny
Chessy
St Germain les Couilly
Maisoncelles
Chelles
Noisiel
Crécy
St Blandin
Rebais
COULOMMIERS
Pommeuse
St Augustin
Chailly
d'Allemagne
La Ferté-Gaucher
Meilleray
Montils
Charenton
Lagueue
Créteil
Pontcarré
Villeneuve-le-Comte
Neufmoutiers
La Houssaye
Ozoir
Gretz
Tournan
Chevry
Choisy
Chartronges
Augers
Villeneuve St Georges
Fontenay
La Fortelle
Rozoy
vers Courgivaux
Villiers St Georges
Brie C.R.
Evry
Chaumes
Bernay
Javisy
Guignes
Limoges
Lieusaint
Pécy
Corbeil
Essonnes
Andrezel
Mormant
Grisenoy
St Germain-Laxis
Châteaubleau
Les Filles-Dieu
PROVINS
Seine-Port
Boissise
Rubelles
Fontenailles
Nangis
Maison-Rouge
Sourdun
MELUN
Châtillon Laborde
Ponthierry
Sivry
Le Châtelet
Lizines
Jutigny
Donnemarie
Chailly
Les Ormes
Valence
Jaulnes
Bray
Nogent
Arbonne
Basses-Loges
Valvins
Milly
FONTAINEBLEAU
Montereau
Fossart
Moret
Noisy
Achères
Villeneuve la Guyarde
La Chapelle
Pont-s-Yonne
Sens
Malesherbes
Larchant (St Mathurin)
Nemours
Lorrez
Maison-Rouge
vers Sens
Chéroy
Souppes
Château-Landon
Dordives
Branles
Beaumont
Route de Soissons
Chemin des Postes
Route d'Allemagne
Ancien Chemin des Postes
Voie romaine
Voie romaine de Rouen
Route de Paris à Troyes
Voie romaine de Lyon
Route de Bourgogne
Route d'Orléans à Sens
Chemin de César
Route d'Auxerre



